بسم الله الرحمن الرحيم

تم رفع هذه المادة العلمية من طرف أخوكم في الله: خادم العلم والمعرفة (الأسد الجريح) بن عيسى قرمزلي. ولاية المدية

الجنسية جزائرية

الديانة مسلم

موقعي المكتبة الإلكترونية لخادم العلم والمعرفة للنشر المجاني للرسائل والبحوث على

www.Theses-dz.com

للتواصل: رقم هاتف 00213771087969

البريد الإلكتروني: benaissa.inf@gmail.com

حسابي على الفيسبوك: www.facebook.com/Theses.dz

جروبي: https://www.facebook.com/groups/Theses.dz

تويتر https://twitter.com@Theses_DZ

الخدمات المدفوعة

01- أطلب نسخة من مكتبتي



السعة: 2000 جيقا أي 2 تيرا !

فيها تقريبا كل التخصصات

أكثر من 80.000 رسالة وأطروحة وبحث علمي

أكثر من 600.000 وثيقة علمية (كتاب، مقالة، ملتقى، ومخطوطة...)

المكتبة مع الهرديسك بالدينار الجزائري 50.000.00 دج

المكتبة مع الهرديسك بالدولار: 500 دولار .

المكتبة مع الهرديسك بالأورو: 450 أورو

02-نوفر رسائل الأردن كاملة 20 دولار للرسالة الواحدة على

https://jutheses.ju.edu.jo/default2.aspx

لا تنسوني بدعوة صالحة بظهر الغيب: ردد معي 10 سبحان الله وبحمده سبحان الله العظيم

اللهم صل وسلم على نبينا محمد .... بن عيسى قرمزلي 2016.

جامعة الجزائر

معهد التاريخ

التبادل التجاري بين ايطاليا والمغرب القديم خلال العهد الامبراطوري الاول ٢٨٤ (القرن الاول - القرن الثالث)

رسالة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ القديم

تقديم :

أسيا مسعودي

تحت إشراف :

الاستاذ محمد البشير شنيني

السنة الجامعية 1987 - 1988

المقدمة

يتناول هذا البحث موضوع التبادل التجارى بين المغرب وايطاليا خلال القرون الثلاثة الاولى بعد الميلاد وبالتحديد ابتداء من حادثة اغتيال الامبراطور كاليكولا (Caligula) لآخر ملوك المغرب " بطليموس سنة 40 م الى نهاية القرن الثالث الميلادى .

ويعود سبب اختيارى لهذه الفترة الزمنية الى الظروف الداخلية والخارجية التي عرفتها الامبراطورية الرومانية . فابتداء من القرن الثالث شهدت هذه الدولة بوادر الانحلال الداخلي والخارجي لأسباب متعددة .

فالفوضى العسكرية ، والتكالب على السلطة وانعدام الأمن الداخلي وخطر الهجمات الأجنبية ، أدى الى ركود ثم اضمحلال النشاط التجارى .

فكل هذه الظروف جعلتني أقتصر فقط على العهد الامبراطورى الأول ، حيث عرفت التجارة حركة نشيطة ومتواصلة .

وتحديدى سنة 40 م بداية للبحث ، لاينفى وجود تبادل تجارى بين المغرب وايطاليا قبل هذا التاريخ ، وهذا لايعني كذلك أن اهتمامات الرومان بمنطقة افريقيا بدأت منذ القرن الأول الميلادى فحسب ، فوجود الجاليات الرومانية بهذه المنطقة يؤكد قدم الحركة التجارية .

تؤكد المصادر التاريخية وجود علاقات تجارية بين الايطاليين والقرطاجيين ، منذ القرن السادس قبل الميلادى ، رغم أن التجار الرومان كانوا تحت المراقبة العديدة للقرطاجيين ، اذ لم يكونوا يسمحون لهم تجاوز مناطق معينة .

وكان القمح هو المصدر الرئيسي لهذا التعامل ، وسرعان ما أصبح الرومان يلجأون الى المغرب ليموولهم به كلما أملت الضرورة ذلك ، وخاصة أثناء الحروب .

وازدادت الجاليات الايطالية نشاطا بعد تدمير قرطاجة ، لخدمة المصالح الرومانية وتمهيد المنطقة للغزو. وسرعان ما تحول المغرب بعد الاحتلال الروماني - الكلي - الى سوق تجلب منه السلطات الرومانية والتجار ما تحتاج اليه الجماهير والأسواق الرومانية .

وكان القمح على رأس هذه الحاجات ، اذ كان هذا المحصول من الوسائل الهامة لنيل رضى الشعب الروماني وجلب ثقة الناس بالامبراطور، وجرت العادة على توزيعه مجانا على سكان روما . ولما كانت الأراضي الايطالية الجبلية والمليئة بالأحراش والمستنقعات غير قادرة على تسديد الحاجات المتزايدة ، بتضاعف عدد السكان ، وخوفا من الفوضى والاضطرابات ، لجأ الأباطرة الى الأراضي المغربية لحل هذه المشاكل . فجمعوا في بداية الأمر زراعة الحبوب ثم المنتوجات الأخرى كالزيتون والعنب ، خاصة وأن تربة المغرب كانت تصلح لهذه الزراعة . فاستولى الرومان ، وعلى رأسهم الامبراطور والعائلات الأرستقراطية على أجود وأخصب الأراضي المغربية . ولم تكن المواد الزراعية فقط ، هي التي حظيت باهتمام الرومان ، اذ وجدوا في هذه المنطقة موارد أخرى ساهمت في سد متطلباتهم ، كمنتوجات الصيد والمعادن ... وعرفت الحركة التجارية تنظيما دقيقا سهرت عليه الدولة ، وأولتها اهتماما كبيرا نتيجة الرسوم الجمركية التي كانت تجنيها من وراء ذلك .

يعود اختياري لهذا البحث لاهتمامي الشخصي به . فمطالعتي لبعض جوانبه قد زادت من رغبتي في التعمق في كل ما يمس هذا الموضوع . وحتى تكون دراستي له عميقة - نوعا ما - رأيت من الاحسن أن أختاره كموضوع لرسالتي .
زيادة على ذلك فان الدراسات حول هذا الموضوع تكاد تكون منعدمة .

فالمؤلفون الغربيون قد ركزوا على الامبراطورية الرومانية بصفة عامة . فلم

تكن دراساتهم لمنطقة المغرب الا لأنها جزء من هذه الامبراطورية ، ولم يكن اهتمامهم بالحركة التجارية الا لأنها جزء من النشاط التجاري لهذه الدولة. لذلك حاولت في هذا البحث أن أركز على تجارة المغرب ، حتى أبين الأهمية الاقتصادية لهذه المنطقة ، والأسباب التي جعلت الرومان يحتلونها ويتمسكون بها زمنا طويلا .

تقديم المصادر والمراجع

كان اعتمادي في هذا البحث - بالدرجة الأولى - على المراجع الحديثة سواء منها المقالات أو الكتب المختصة ، وبعض الأعمال التي قام بها علماء الآثار. وأهم ما لاحظته على معظم هذه المراجع أن مؤلفيها قد ركزوا على الامبراطورية الرومانية بصفة عامة ، فلم يكن اهتمامهم بدراسة التجارة المغربية الا لأنها جزء من التجارة الرومانية . فلم أعثر الا على مقالة واحدة تناولت موضوع التجارة الخارجية لمنطقة المغرب تعود الى بداية هذا القرن ، تعرض صاحبها الى العلاقات الخارجية للمغرب مع كل الولايات الرومانية ، ولكن كلامه كان عاما ، أهمل جوانب عديدة من الموضوع .

أما فيما يخص المصادر القديمة ، فكان اعتمادي عليها محدودا . فعناصر موضوع هذا البحث ، كانت مشتتة ومتناثرة فيها فلم أستطع أن أستخرج منها الا أشياء قليلة لعدم تخصصها في موضوع بحثي ، والمعلومات الموجودة فيها تدخل في اطار سياق عام لموضوع ما . وسأحاول باختصار أن أعرف بأهم هذه المصادر.

تيتوس ليفيوس (Titus Livius)

ولد تيتوس ليفيوس في مدينة بادوا (Padoua) في شمال ايطاليا سنة 59 ق.م وتوفي سنة I7 م. مؤلف كتاب تاريخ روما - وقد تناول فيه الفترة الممتدة من وصول اينياس الى ايطاليا حتى عهد أوغسطس .

لم يفدني كتاب تيتوس ليفيوس بمعلومات وافرة ، أولا نتيجة للفترة التي تناولها كتابه ، التي تبعد عن الفترة المحددة للبحث ، وثانيا طبيعة الموضوع نفسه ، فهو لا يتناسب مع الأحداث التاريخية التي يشملها كتاب تيتوس ليفيوس . ورغم ذلك فانني رجعت اليه عند تناولي مدخل البحث والمخصص للعلاقات بين روما وقرطاجة . وذلك في الجزئين 27 و 38 من الكتاب السابع . والجزء 43 من الكتاب التاسع .

لكن استفادتي منه كانت ضئيلة ، لأن تيتوس ليفيوس قام بذكر المعاهدات التي أبرمت بين الطرفين دون تحليل أو ذكر ماجاء في بنودها .

كما استفدت منه في القسم الخاص بالقوى العاملة المحركة للنشاط التجارى ، اذ تأكدت من وجود طائفة من العمال وهم الغطاسون ، الذين كانوا يلعبون دورا كبيرا في البحث عن البضائع الضائعة ، أو مساعدة السفن التي تجنح في الموانيء . وذلك في الجزء IO من الكتاب التاسع والاربعين .

وذكره لهم يؤكد كذلك وجود هذه الفئة من العمال قبل الفترة المحددة للبحث مما يثبت أن حركة التجارة كانت قديمة .

بلينيوس القديم (Plinius)

ولد بلينيوس سنة 23 م في ايطاليا وذلك اما في مدينة فرونة (Verona) وأما في مدينة كومو (Como) . من أهم مؤلفاته والتي وصلت الينا " التاريخ الطبيعي " وكان اعتمادي على هذا الأخير خاصة في الفصل المتعلق بالبضائع . ففي سياق كلامه العام على الحيوانات أو النباتات أو المعادن يشير بلينوس الى مايحتويه المغرب من هذه الخيرات . وذلك في الكتب والأجزاء الآتية :

XV,II ; LXVII,20 ; XV,20 ; XIII,34 ;
XXVII,I ; XXXI,47 ; V,2 ; XXXVII,60,25...

ومعلوماته في معظمها صحيحة ، أكدتها مصادر أخرى .

سويتونيوس (Tranquilus Caius Suetonius)

أفادني كتاب سويتونيوس " حياة الأباطرة " بمعلومات حول أعمال بعض الأباطرة المرتبطة بالتجارة . مثل بناء كلوديوس لميناء أوستيا وذلك في الجزء 20 من الكتاب الخاص بكلوديوس . T.II, Claude,XX.
والامتيازات التي وفرها نفس الامبراطور لناقلي البضائع ، لتشجيع عملية النقل ، وذلك في الجزء 18 من نفس الكتاب .
مما يؤكد اهتمام الحكام بهذا الجانب وتشجيعه نظرا للأهمية التي كان يلعبها .

تاكيتوس (Tacitus)

استفدت من كتاب الحوليات (Annales) لتاكيتوس عند دراسة الفصل الخاص بالضرائب . ففي الجزء 50 من الكتاب الثالث عشر ، ذكر تاكيتوس محاولة الامبراطور نيرون الغاء الضرائب نتيجة الشكاوى التي تلقاها ، بسبب ابتزاز الجباة . فهذا ساعدني على معرفة التطور التاريخي للضرائب التجارية وعلاقتها بالحكام .
كما تعرض تاكيتوس الى الأشخاص المعفيين من دفعها كالجنود وذلك في الجزء 51 من الكتاب الثالث عشر .
كما ساعدني على معرفة أهم التنظيمات والقوانين التي طبقها الامبراطور نيرون لحماية الأهالي من تسلط الجباة ، اذ أصبحت هذه القوانين معلقة في المكاتب الخاصة بمصلحة الجباية . مما يؤكد كذلك على وجود تطور ملحوظ في ميدان الجباية وذلك في الجزء 51 من الكتاب الثالث عشر .

بـولـيـبـيـوس (Polybius)

رجل سياسي ومؤرخ اغريقي ولد سنة 120 ق.م في مقالوبوليس Megalopolis
أفادني كتاب بوليبيوس " التاريخ " بمعلومات هامة حول العلاقات القرطاجية
الرومانية ، اذ تعرض هذا المؤرخ الى مختلف الاتفاقيات المبرمة بين الطرفين.
وذلك في الأجزاء 22 ، 23 ، 24 ، 25 من الكتاب الثالث .
وتجدر الملاحظة أن بعض الباحثين قد رفضوا ما ذكره بوليبيوس خاصة فيما
يخص المعاهدة الأولى والتي تعود الى سنة 509 ق.م وسوف يأتي شرح هذه
الفكرة بالتفصيل عند تعرضي للمدخل .

بـلـوتـاركـوس (Plutarchus)

ولد بلوتاركوس في بلدة خيرونيا (Cheronée) في منطقة بيوتيا
(Béotie) في بلاد اليونان ، وذلك حوالي 46 أو 49 م.
ساعدني كتابه التراجم في معرفة بعض أعمال الأباطرة والشخصيات
البارزة في الدولة الرومانية ، رغم أن الفترة التي تناولها في كتابه
سابقة للفترة المحددة للبحث . فتعرضه في الجزء 58 من الكتاب المخصص
ليوليوس قيصر لأعمال هذا الأخير قد أثبتت اهتمام هذا الحاكم بمحاولة
انشاء ميناء في منطقة أوستيا ، مما سهل معرفة التطور التاريخي لهذه
المنطقة ، الى أن تم فعلا بناء الميناء .
كما أكد بلوتاركوس من خلال نصه حول قيصر في الجزء 55 من الكتاب المخصص
له على وجود ثروة نباتية في المنطقة الشرقية من المغرب القديم خاصة فيما
يتعلق بأشجار الزيتون . بالاضافة الى ذلك أفادني كتاب بلوتاركوس في
ابراز التطور التاريخي للجمعيات المهنية ، اذ يرجع تأسيسها الى الملك
نوما وان كانت هذه الفكرة غير مؤكدة . اذ يرى بعض الباحثين أنها

أسطورة نسجتها الجمعيات المهنية حتى تكسب الشرعية أمام السلطات في وقت كادت هذه الأخيرة القضاء عليها ، وهذا سيأتي شرحه عند تعرضي لموضوع الجمعيات المهنية .

ومن أهم المراجع التي اعتمدت عليها في هذا البحث - على سبيل المثال لا الحصر - مايلي : -

ولتزينغ (Waltzing)

تعرض ولتزينغ في كتابه (Etude sur les corporations professionnelles الى الجمعيات المهنية في الامبراطورية الرومانية . فتحدث عن نشأة الجمعيات و علاقتها بالسلطات الرومانية ، وتنظيماتها الداخلية الى غير ذلك .

سريني (Serrigny)

ونفس الشيء بالنسبة لكتاب سريني (Droit Public) اذ تعرض الى التنظيمات الادارية والمناصب المختلفة التي عرفتها الامبراطورية الرومانية . بالاضافة الى ذلك ذكر أهم الجمعيات المهنية ، وخاصة تلك التي كانت لها علاقة بالتجارة الى غير ذلك من المواضيع .

روجي (Rougé)

درس روجي في كتابه (La marine dans l'antiquité) كل ماله علاقة بالبحرية التجارية والعسكرية عند الأمم القديمة كالمصريين والفينقيين والاغريق ثم الرومان . وفي سياق كلامه عن الامبراطورية الرومانية - وهذا ما يهمني من هذا الكتاب - تعرض الى ذكر مختلف الموانئ في هذه الدولة ، وأنواع السفن التجارية وعمال الموانئ والسفن الى جانب التنظيمات التي عرفتها التجارة البحرية بصفة عامة .

شمل كتابه الثاني :
(Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain).
تقريبا نفس مواضيع الكتاب الأول ولكنها كانت أكثر عمقا .
وقد ساعدني هذا الكتاب (كثيرا) خاصة فيما يتعلق بالتنظيمات القانونية للتجارة مثل القرض البحري وفوائده ، وعمال التجارة سواء منهم الذين كانوا يعملون في الموانيء مثل الحمالين وبنائي السفن أو الذين كانوا يعملون على ظهر السفن .
كما أفادني هذا الكتاب بمعرفة أنواع الموانيء المختلفة التي عرفها العالم الروماني والمنشآت الملحقة بها .

دي لا يي (Delaet)

تناول كتاب دي لا يي (Le Portorium...) موضوع الرسوم الجمركية عند الرومان ، فتعرض صاحبه الى نشأة الرسوم الجمركية وأهم ما تميزت به في كل من العصر الجمهوري والامبراطوري . شمل كتابه الولايات الرومانية وقد تميز رغم ذلك بالدقة والعمق . فعند تناوله منطقة المغرب تعرض الى أنواع الرسوم الجمركية وأهم محطاتها والقيمة الجمركية المحددة لكل نوع منها . كما تعرض الى التطور الذي عرفته طريقة جباية الرسوم الجمركية وأهم الأشخاص المكلفين بذلك ، وغيرها من المواضيع التي تمس هذا الجانب .

كانيا (Cagnat)

المواضيع المتناولة في كتاب كانيا : (Etude historique ...)

هي تقريبا نفس المواضيع المتناولة في الكتاب السابق ، اذ ركز بالخصوص على الرسوم الجمركية المفروضة على البضائع عند تنقلها من منطقة الى أخرى عبر المدن والولايات الرومانية المختلفة .

فذكر أنواع هذه الرسوم وتطورها التاريخي وأهم المقاطعات الجمركية في الدولة . كما تعرض الى طريقة الجباية والأشخاص المكلفين بذلك عبر مختلف المقاطعات .
وتناول كذلك أهم الأشخاص المعفيين من دفع هذه الرسوم ، وأهم البضائع التي لم تكن خاضعة لها . الى غير ذلك من الكتب والمقالات المتخصصة أو العامة .

قسمت البحث الى مدخل وقسمين . تعرضت في المدخل الى العلاقات بين المغرب وايطاليا ممثلة في التبادل التجاري بينهما قبل الاحتلال الروماني . تناولت في الجزء الأول منه طبيعة العلاقات التي ربطت القرطاجيين بالاتروسك . أما الجزء الثاني فخصصته للعلاقات القرطاجية الرومانية والتغييرات التي حدثت فيها . فبعد أن كانت العلاقات - بما في ذلك التجارية - ودية وفقا لاتفاقيات أبرمت بين الطرفين تقتضي الحفاظ على المصالح المشتركة ، تحولت بعد ذلك الى علاقات حرب ، بعد سيطرة روما على شبه الجزيرة الايطالية كلها ، انتهت بسقوط قرطاجة وسيطرة روما على المغرب شيئاً فشيئاً . كما تعرضت في المدخل الى العوامل التي أدت بالحكام الرومان الى الاهتمام بمنطقة المغرب ، فتناولت الأسباب الطبيعية والبشرية التي أدت الى تقلص الانتاج الزراعي بايطاليا ، وبالتالي تقلص المواد الغذائية الضرورية للجماهير الرومانية وعلى رأسها القمح .
يتناول القسم الأول الخاص "بموارد التجارة" فصلين . خصصت الفصل الأول منه الى موضوع البضائع المتبادلة بين المنطقتين ، فخصصت جزءا هاما منه الى البضائع المصدرة من المغرب الى ايطاليا مرتبة حسب النوعية ، كالمنتوجات الزراعية وفي مقدمتها القمح ثم الزيتون ، ومنتوجات الصيد البحري كالاسفنج والارجوان ، ثم المعادن كالذهب والاحجار الكريمة

والرخام وحيوانات السيرك كالأسود والفيلة الى غير ذلك • بالاضافة الى هذه الأنواع من البضائع ، وجدت بها غلة أخرى ، تتمثل في الضريبة العينية التي كان يدفعها الأهالي ، وكانت هذه الضريبة خاصة بتموين سكان مدينة روما بما يحتاجون من مواد غذائية ، توزع عليهم مجانا وعرفت هذه الظاهرة بكلمة أنونة (Annona) • لذلك تناولت في هذا الفصل جهاز مصلحة التموين (الأنونة) ، بما في ذلك تطوره التاريخي وكيفية التوزيع ، وشروط التمتع بهذا الامتياز •

أما الواردات الايطالية فكانت قليلة ، فايطاليا لم تكن منطقة صناعية ولا زراعية ، فهي بحاجة ماسة الى منتوجات المقاطعات • لذلك لا نستغرب اذا رأينا بأن المغرب لم يكن يستورد الا أشياء قليلة تتمثل في الفخار والخزف ، قلت مع مرور الزمن بعد انشاء صناعة محلية •

وفي الأخير تناولت الطريقة التي كانت تسوق بها هذه البضائع ، وثمن البعض منها • وان كانت المعلومات التي توصلت اليها قليلة وغير كافية لندرة المعطيات المتعلقة بهذا الموضوع في المصادر والمراجع المتاحة •

شمل الفصل الثاني من هذا البحث موضوع الضريبة التجارية، تعرضت في البداية الى تطورها التاريخي ، ثم طريقة الجباية والعمال المكلفين بجمع هذه الرسوم المتنوعة • وأعطيت أمثلة على الرسوم الجمركية في المغرب وايطاليا • كما تعرضت الى أهم البضائع المعفاة من الضريبة التجارية ، بالاضافة الى الأشخاص المعفيين من دفعها وعلى رأسهم الامبراطور•

أما بالنسبة للجزء الثاني من هذا الفصل ، فيتناول موضوع العقود التجارية ، وطريقة التعامل بين مختلف الأشخاص الذين لهم علاقة بالحركة التجارية ، كالتجار وأصحاب السفن وأرباب رؤوس الأموال الذين يقومون باستثمار مختلف العمليات التجارية •

شمل القسم الثاني من هذا البحث الخاص "بوسائل التجارة" ، ثلاثة فصول .

تناول الفصل الأول موضوع السفن وتعرضت فيه الى كل ما يتعلق ببناء السفن وحمولتها وشكلها ووسائل الدفع فيها .
أما الفصل الثاني فخصصته الى شبكة الطرق البرية والبحرية وقسمته الى ثلاثة أجزاء . تناولت في الجزء الأول موضوع الطرق البرية . وذلك نظرا للدور الهام الذى كانت تلعبه ، باعتبارها الوسيلة الوحيدة لوصول المنتوجات من مناطق انتاجها الى الموانئ ، لذلك حظيت باهتمام كبير من جانب الحكام الرومان ، خاصة منها الطرق الرئيسية ، التي كانت تحمل نقوشا بأسماء الأباطرة الذين شيدوها . أما الجزء الثاني فيتناول موضوع المخازن المنشأة على طول الطرق وفي الموانئ لتخزين البضائع والمنتوجات قبل وصولها الى الموانئ ، حتى لا يصيبها التلف ، أو تسقط في يد اللصوص . وكانت المخازن اما خصوصية ، أو تابعة للدولة ، خاصة منها التابعة لمصلحة التموين . وقد ألحق بالمخازن عمالا مهمتهم السهر على حماية البضائع وتقدير الكميات التي كانت تدخل أو تخرج منها . خصصت الجزء الثالث من هذا الفصل الى الموانئ سواء منها المغربية أو الايطالية . اذ نال هذا الجانب اهتماما كبيرا من طرف الأباطرة ، فأعادوا ترميم الموانئ القديمة وبنوا موانئ جديدة ، وجعلوا منها مناطق آمنة للسفن تحميها من الرياح والأمواج ، فألحقوا بها أرصفة وكاسرات ومنارة ، وحتى المخازن لحفظ البضائع التي كانت تفرغ من السفن ، أو تلك التي كانت تنتظر الشحن . كما ألحقت بالموانئ القبطانية للمحافظة على الأمن وتنظيم دخول وخروج السفن .
وعالجت في الفصل الثالث من هذا القسم موضوع عمال التجارة . سواء الذين لهم علاقة مباشرة بالعمليات التجارية كالتجار ، أو البعيدين عنها كعمال

الميناء وعمال السفن • وتجدر الملاحظة أن هؤلاء الأشخاص كانوا منخرطين في جمعيات مهنية مختلفة تعددت بتعدد المهن والحرف • وكانت هذه الجمعيات منظمة تنظيما دقيقا فالى جانب الأعضاء ، وجد الرؤساء ، والجمعية العامة التي كانت مكلفة بادارتها وتحديد القوانين التي كانت مفروضة على الأعضاء •

وأنهيت البحث بذكر النتائج التي توصلت اليها ، كذا التساؤلات التي أثارتها الدراسة وتقتضي مزيدا من التحري ومواصلة الجهد العلمي في هذا المجال •

ولا داع لذكر الصعوبات التي لقيتها أثناء انجازي لهذا البحث • لأن كل طالب في هذه المرحلة على علم بها •

وفي الأخير أقدم الشكر للأستاذ المشرف الذي وافق على متابعة هذا العمل• كما أقدم الشكر لكل شخص ساهم في انجاز هذا العمل وخاصة ، محمد موحوس ، عبد الرحمان زقان ، ونورالدين تواتي وبلقاسمي سمية •

والله ولي التوفيق •

المدخل

نظرة على العلاقات التجارية بين المغرب وايطاليا قبل الاحتلال الروماني والظروف الممهدة للتجارة الرومانية في المغرب

اولا: العلاقات التجارية بين المغرب وايطاليا

1 العلاقات القرطاجية الأتروسكية

2 العلاقات الرومانية القرطاجية

ثانيا: الظروف الممهدة للتجارة الرومانية في المغرب

1 أوضاع الزراعة في المغرب قبل الاحتلال الروماني وبدايته

2 أوضاع الزراعة في ايطاليا

كان للمغرب القديم وايطاليا علاقات تجارية و عسكرية منذ أقدم العصور ، أي قبل الاحتلال الروماني بعدة قرون . وكانت هذه العلاقات مرآة للظروف السياسية والاقتصادية التي كانت تعيشها شعوب المنطقتين والمتمثلة في الاتروسك ثم الرومان بالنسبة لايطاليا ، والقرطاجيين والمغاربة بالنسبة لشمال افريقيا .

وسأحاول أن أتعرف باختصار الى طبيعة هذه العلاقات وتطوراتها ، حتى يتسنى لنا معرفة الظروف التي مهدت للاحتلال الروماني لمنطقة المغرب القديم . وسوف أبدأ بالعلاقات الاتروسكية القرطاجية .

أولا : العلاقات التجارية بين المغرب وايطاليا

I-العلاقات القرطاجية الاتروسكية: لعله من المفيد قبل التعرض لموضوع العلاقات بين قرطاجة واتروريا ، التعرف على النشاط الاقتصادي والظروف السياسية التي عرفتها المنطقتان ، حتى يتسنى لنا فهم طبيعة العلاقات التي جمعت بين الطرفين. من المعروف على القرطاجيين أنهم شعب تجاري ، لعبت التجارة في حياتهم دورا رئيسيا . وكانت للحكومة القرطاجية سياسة تجارية تختلف باختلاف الظروف . فكانت تقوم اما على القوة ، وابعاد المنافسين ولو عن طريق الحروب ، أو عقد اتفاقيات مع الدول التي ترى فيها خطرا ، واما تأسيس مستوطنات تجارية تكون بمثابة أسواق للتجارة والعمل على احتكار هذه الاسواق . (١)

(I) Gsell (S), Histoire ancienne de l'Afrique du nord,T.IV, Osnabrück, 1972, p.II3 ; Lapeyre (G.G.) et Pellegrin (A) Carthage Punique, 8I4-I46 av.J.C, Paris, I942, p.II7.

بدأ التوسع القرطاجي منذ القرن السادس ق.م. فاستقر القرطاجيون في كل من سردينيا وصقلية والشواطئ الاسبانية فضلا عن السواحل الافريقية ، وبعض الجزر مثل مالطا (Mélite) والبانيا ر(١) . والرحلات التي قام بها على سبيل المثال كل من حانون (Hanon)وحملكون (Himilcon) تبين بوضوح السياسة التجارية التي كانت تتبعها السلطات القرطاجية (2).

أما الاتروسك فنجدهم مستقرين في ايطاليا الوسطى بين جبال الآبنين شمالا" وشرقا " والبحر التيراني غربا " ، ونهر التيبر جنوبا ، ولكن مالبثوا أن تخطوا هذه الحدود ، وذلك ابتداء من القرن السابع ق.م. وأخذت توسعا تسهم ثلاث اتجاهات: جنوبا و غربا وشمالا ، وأسسوا عدة مدن مثل كايري (Caere) وتاركينيس (Tarquinies) كما سيطروا على منطقة اللاتيوم(Latium) - وظلوا فيها قرنا " من الزمن ، وكامبانيا - حيث وجد علماء الآثار مخلفات اتروسكية - التي مكنتهم من الاحتكاك بالعالم الافريقي المتمثل في مدينة كوماي (Kume) (3).

(I) لمزيد من المعلومات والتفاصيل أنظر:

Gsell (S), H.A.A.N.,T.I.,p.423 sq ; MOMMSEN (Th), Histoire Romaine, T.III,Paris,I865,pp. I6-I8.

(2) لمزيد من المعلومات حول الرحلات أنظر:

GSELL (S) ,H.A.A.N. , T.I, p. 486 sq ; BRISSON (J.P.),Carthage ou Rome ? ; Paris , I973, pp. 8-9 ; PICARD (G et C),La vie quotidienne à Carthage au temps d'Hannibal (IIIe s. av. J.C.), Hachette, Paris, I982, pp. 238-257.

(3) HOMO (L), L'Italie primitive et le début de l'Impérialisme Romain, Paris, I953, p. II2 sq.

وابتداء من القرن السادس ق.م ، اخترق الاتروسك جبال الآبلين ، وفرضوا سيطرتهم على موقع مدينة أسموها فلسينا (Felsina)، والتي أصبحت أهم مركز لهم في شمال ايطاليا . ثم واصلوا زحفهم نحو سهل البو (Pô) ، وامتلكوا نصف المنطقة الشرقية منه ، بما في ذلك البحر الادرياتيكي جنوب منصب نهر الايديج (Aedige) (١) .
اهتم الاتروسك بالتجارة فامتلكوا أسطولا تجاريا ينقل البضائع من منطقة الى أخرى ، اذ تم العثور في كل من سردينيا والشواطئ الايطالية وصقلية على سلع اتروسكية (2). بدليل شهدت نهاية القرن السابع ق.م . وبداية القرن السادس ق.م. ازدهار الحركة التجارية الاتروسكية والمتمثلة في تصدير البوكرو(3) (Bucchero) الى مختلف المناطق المذكورة.
والعثور على جرات في قرطاجة ، وبعض الاواني في كل من قرطاجة ، ومستعمراتها في صقلية مثل ليليبي(Lilybée) ، يظهر عليها الطابع الاتروسكي يؤكد وجود علاقات تبادل بين المنطقتين منذ القرن السابع ق.م (4) .

(I) AYMARD (A) et AUBOYER (J), Histoire générale des civilisations,T.II, Rome et son Empire, Paris, I967, p. 2I.
(2) KELLER (W), Les Etrusques, Paris, I976,p.68 sq.
(3) البوكرو عبارة عن تربة سوداء كامدة ، تشبه المعدن.
(4) PALLOTINO (M),"Les relations entre les Etrusques et Carthage du VII au IIIe siècle av. J.C.,nouvelles données et essai de périodisation", In Cahiers de Tunisie, N° 44, IIe année, T.XI,I963,p.25 ; COLOZIER (F), "Les Etrusques et Carthage", In Mélanges d'Archéologie et d'Histoire, Ecole Française de Rome, T.LXV,I953, pp65-66.

وابتداء من القرن الخامس ق.م، شهد الحوض الغربي للمتوسط أحداثا وطدت العلاقات أكثر بين الطرفين - ونقصد بذلك التحالف العسكري وتقسيم مناطق النفوذ - وتمثلت هذه الاحداث في ظهور قوة جديدة هددت مصالح القرطاجيين بالدرجة الاولى، بحيث تمكن الفوسيون (١) من انشاء مدينة مرسيليا (Massalia) في القرن السادس ق.م، بالاضافة الى مستعمرات أخرى تمتد من هذه المنطقة الى كاتالونيا باسبانيا. كما أسسوا مدينة ألاليا (Alalia) على الضفة الشرقية من كورسيكا. وكان انشاء هذه المستوطنة حاجزا أمام النشاط التجارى لقرطاجة واتروريا، اذ منع القرطاجيين من الوصول الى منطقة بريطانيا - عبر غالة - أين توجد مناجم القصدير الضرورية لصناعة البرونز. بالاضافة الى ذلك أبرم الفوسيون علاقات مع مملكة تارشيش (Tartessos) (2)، الغنية بالمعادن، فهددوا بذلك مصالح القرطاجيين (3).

(I) شعب اغريقي من منطقة ايونيا (Ionie)

(2) تقع هذه المدينة على ضفة نهر الوادي الكبير (Baetis)، غير بعيدة من مدينة قادس Cadix، أنظر:

Roger (D), "Tartessos, l'Océan Homérique et les travaux d'Hercule", In Revue Historique, 84ème année, T. CCXXIV, I960, p.27.

عرفتها الامم الشرقية وخاصة الفينقيين باسم ترشيش Tarsis أو Tarshish استغلها الفينقيون زمنا طويلا لغناها بمعدن الفضة، أنظر:

CINTAS (P), " Tarsis - Tartessos - Gades. ", In Semetica, XVI, I960, p5 sq.

(3) لمزيد من المعلومات حول هذا الموضوع أنظر:

KELLER (W), op.cit. p.I62 sq ; HUS (A), Les Etrusques et leur destin, Paris, I980,

كما كونت توسعاتهم حصارا حول البحر التيراني، اذأصبح بامكانهم السيطرة على الطرق المؤدية الى اتروريا (١) .

وأعقب هذا التحالف العسكري علاقات طيبة بين الاتروسك والقرطاجيين، فقد تم العثور في منطقة برسي(Pyrsy)(2) ، على ثلاث صفائح من الذهب ، اثنتان منها تحمل نقشا باللغة الاتروسكية أما الثالثة فقد ظهرت عليها كتابة بونية تبين ولاء الملك الاتروسكي للآلهة البونية عشتار(Astarte)(3)

وعرفت العلاقات الاتروسكية القرطاجية انقطاعا بين 550 ق.م و 400 ق.م ، نظرا للحروب التي خاضتها الدولتان مع الاغريق (4) . ولكنها تواصلت بعد انتهاء هذه الصراعات . اذ وجدت آثار اتروسكية يعود تاريخها الى منتصف القرن الرابع ق.م ، في مناطق مختلفة من المغرب ، من أهمها كؤوس تحمل طابعا اتروسكيا منتشرة في بعض المناطق ونوع من المعالق المزخرفة برؤوس ذات مظهر جانبي (5)

ومن أهم البضائع المصدرة من قرطاجة الى اتروريا ، الصوف وبعض الحيوانات الافريقية والجلود الى جانب الشمع والارجوان (6).

(I) لمزيد من التفاصيل حول نتائج هذا التحالف العسكري ، أنظر: محمد أبو المحاسن عصفور ، المدن الفينيقية، دار النهضة العربية، بيروت، I98I، ص . 74.

HUS (A), op. cit., p.260 ; PALLOTINO (M), op. cit. , p.23.

(2) تسمى هذه المنطقة حاليا سانتا سفيرا (Santa Severa) .

(3) DUPONT (A), " L'Inscription Punique recemment découverte à Pyri (Italie) ", In Journal Asiatique , T.CCLII, I964, Fascicule N° 3, p.289 sq.

(4) لمزيد من التفاصيل حول هذه الحروب أنظر:

KELLER (W), op. cit. , p. 233 sq.

(5) COLOZIER (E) , " Les Etrusques ... " pp. 66-67.

(6) Ibid. p. 68 sq.

كما كان للقرطاجيين علاقات تجارية مع بعض المدن الايطالية الاخرى - اضافة الى المدن الاتروسكية - من أهمها سلينوت (Selinonte)(١) . ويذكر بعض المؤرخين أن الازدهار الذي عرفته سلينوت يعود للعلاقات التجارية التي كانت تربطها بقرطاجة منذ القرن السادس قبل الميلاد .
وكانت مدينة أقريبانتو (Agripente)(2) تبيع للقرطاجيين الخمر والزيت منذ القرن الخامس ق.م. وعثر في مدينة بنزرت على الساحل التونسي على قطع فضية ، تعود الى القرن الرابع ق.م ، تؤكد وجود علاقة بين منطقة سيراكوسا (3) وقرطاجة (4). كما تم العثور على أوان فخارية مطلية بدهان أسود مصدرها منطقة كامبانيا ، يعود تاريخها الى القرن الرابع قبل الميلاد (5)
ولكن ميزان القوى ، ماليث أن تغير لصالح روما ، التي استطاعت السيطرة على المدن الاتروسكية الواحدة تلوى الاخرى (6) . وباختفاء الاتروسك كقوة في البحر المتوسط ، ظهرت مصالح جديدة ومواجهات جديدة ، تتمثل في طبيعة العلاقات بين القرطاجيين والرومان وما ترتب عن ذلك من نتائج مختلفة غيرت أوضاع الحوض الغربي للمتوسط .

---

(1) مدينة اغريقية عرفت باسم(Selinons) ، أنشئت بين 651 و 628 ق.م ، تقع على الواجهة الجنوبية الغربية من جزيرة صقلية .

(2) مدينة ايطالية تقع بالقرب من الواجهة الجنوبية الغربية من جزيرة صقلية .

(3) مدينة اغريقية تأسست حوالي 734 ق.م. تقع على الضفة الشرقية من جزيرة صقلية على البحر الايوني .

(4)GSELL (S),H.A.A.N.,T.IV,p.I5I.

(5)Ibid. p.I6I.

(6) لمزيد من المعلومات حول هذه الحروب أنظر:
PIGANIOL (A), Histoire de Rome, 6ème ed., Paris, I977, p.II5 sq ; MOMMSEN (Th), op. cit. ,T.II, p. II5 sq.

II العلاقات الرومانية القرطاجية.

اختلف المؤرخون في تحديد بداية العلاقات الرومانية القرطاجية ، وفترات التطور التي شهدتها ، وذلك بسبب اختلاف وجهات نظر المؤرخين القدماء الذين تناولوا هذا الموضوع أمثال تيتوس ليفيوس (Titus Livius) وبوليبيوس (Polybius) (١). ونظرا لوضوح وشمولية نصوص بوليبيوس ، رأيت من الاحسن الاعتماد عليها ، أما تيتوس ليفيوس (2) ، رغم تعرضه لهذا الموضوع الا أنه اكتفى بذكر المعاهدات أو الاتفاقيات دون سرد ماجاء فيها من بنود.

لقد أثارت السنة التي ذكرها بوليبيوس - 509 ق.م - تساؤلات بعض الباحثين منهم بريسون (Brusson) (3) ، الذي وجد من المنطق أن الاتفاقيات المذكورة في هذه السنة قد أبرمت بين قرطاجة واتروريا. اذ تم العثور في مدينة كايرى (Caere) الاتروسكية على مخلفات معاهدة مكتوبة باللغتين الاتروسكية والبونية. وهذه الفكرة تؤكدها كذلك الفترة الزمنية الطويلة الفاصلة بين المعاهدة الاولى (509 ق.م) والمعاهدة الثانية (348 ق.م) .

اضافة الى ذلك شهدت الظروف التاريخية ابتداءا من القرن الخامس قبل الميلاد، بداية اضمحلال القوة الاتروسكية ، فلم يعد الاتروسك يمثلون خطرا بالنسبة للقرطاجيين.

واذ تحولت أنظار القرطاجيين مرة أخرى الى هذا الجزء من الحوض الغربي للبحر المتوسط ،

---

(١) لمزيد من التوضيح حول هذه الاختلافات أنظر :

Heurgon (J), Rome et la Méditerranée jusqu'aux guerres puniques, P.U.F. , Paris, 1969, p.368 sq.

(2) TITE LIVE, Histoire Romaine,VII,27 ; IX, 43. traduction nouvelle par M.M.E. Liez, N.A. Dubois, V. Verget et Corbet, Paris, 1835.

(3) BRISSON , op. cit. , p. 20.

فهذا راجع الى ظهور قوة أخرى منافسة تمثلت في مدينة روما .
أما يوليبيوس(1)- الذى اعتمدت على نصوصه لسرد أهم ماجاء في هذه الاتفاقيات - فقد ذكر وجود ثلاث معاهدات رومانية - قرطاجية ، قبل اندلاع الحروب البونية ، وكل ماجاء فيها يوحي بأنها تمت مع مدينة روما .
ومهما يكن من أمر اختلاف الباحثين حول تحديد الأطراف المبرمة لهذه الاتفاقيات، فهذا يؤكد وجود علاقات بين منطقتي المغرب وايطاليا خلال القرن السادس ق.م.
ولنحاول الآن تتبع خطوات هذه العلاقات با عتمادا على نصوص يوليبيوس وتحاليل بعض المؤرخين المحدثين.
أبرمت أولى هذه الاتفاقيات في عهد القنصلين ل.جونيوس (Brutus.L.Junius)
و م. هوراتيوس (M. Horatius) وأهم ماجاء في بنودها مايلي :-
- يمنع الرومان وحلفائهم من الملاحة وراء "الرأس الطيب"(2) (Beau Promotoire)
الا في حالات الضرورة ، ولا يكون من حقهم - في هذه الحالة - القيام بعمليات تجارية، ما عدا شراء بضائع خاصة تساعدهم على الابحار، وبشرط أن لا يتعدى مكوثهم في هذه المنطقة أكثر من خمسة أيام.
أما السبب الذى جعل القرطاجيين يحرمون الرومان من الملاحة في المناطق المذكورة ، هو خوفهم من معرفة الرومان لثروات المناطق الواقعة جنوب الرأس الطيب والتي كانوا يطلقون عليها اسم اميوريا (Emporia) ، بمعنى

(I) POLYBE, Histoire, III.,22,23,24,25,texte établi et traduit, présenté et annoté par Denis Roussel, Paris I970.

(2) تعددت وجهات نظر الباحثين في تحديد هذه المنطقة فمنهم من جعلها رأس فريانة. أنظر:
POLYBE, op. cit., Note N°I, p.I9I.
ومنهم من حدد وقوعها غرب قرطاجة بين الرأس الابيض ورأس بون ، أنظر:
MOMMSEN (Th), op. cit.;T.II, Note N°2, p.23I.

~~محطة~~ تجارية في بلاد أجنبية .

أما غزيل (GSELL)(١) ، فيخالف رأي بوليبيوس ويذكر أن مخاوف القرطاجيين كانت حول المنطقة الواقعة غرب رأس الطيب وتشمل أملاكهم في موريطانيا حتى ترشيش .

- مقابل الشروط المذكورة ، كان على القرطاجيين تفادي الهجوم على مدن اللاتيوم مثل أردي (Ardéo) وأنتيوم (Antium) ولورانتوم (Laurentum) أو بناء أي حصن بها .

أما اذا وقعت أية مدينة حرة (غير ~~خاضعة~~ لمدينة روما) في أيدي القرطاجيين، فعليهم تسليمها للرومان .

- سمح القرطاجيون للرومان ، التجارة في مدينة قرطاجة والشواطئ الافريقية وسردينيا والممتلكات القرطاجية في صقلية .

ونستطيع أن نستنتج من هذه الاتفاقية ، اهتمام روما الوحيد بمنطقة اللاتيوم . أما قرطاجة فقد جعلت من سردينيا وجزءا من صقلية ممتلكات خاصة بها (2).

أما بنود الاتفاقية الثانية المبرمة - حسب بوليبيوس - سنة 348 ق.م (3) ، فتتمثل فيما يلي: -

- يمتنع الرومان من القيام بأية عملية قرصنة ، أو تجارة أو انشاء مدن فيما وراء منطقة الرأس الطيب والمنطقة التي تضم ماستيا (Mastia) وتارسيون (Tarseion) (4)، بالاضافة الى سردينيا وافريقيا . مقابل ذلك

---

(1) GSELL (S), H.A.A.N. , T.I,p.457.
(2) POLYBE, op. cit. , pp.1252-1253. , Note N° 2, p.191.
(3) Ibid.
(4) Ibid. , p.1253, Note N°3. p. 191.

( ) اختلف المؤرخون في تحديد المنطقة الاخيرة فبوليبيوس يرى أنها تقع غرب مدينة قرطاجة . أما المحدثون فيحددون موقعها في اسبانيا ، شيدت بها فيما بعد مدينة قرطاجنة . أنظر: HEURGON (J), op. cit., p.388.

كان في وسعهم الاقامة في هذه المناطق ولمدة لا تتجاوز خمسة أيام لاصلاح أو تمويل سفنهم •

أما الممتلكات القرطاجية في صقلية ، ومدينة قرطاجة فكانت مفتوحة أمام التجار الرومان •

وجاء هذا الاتفاق حسب رأي بريسون[1] ، بعد تحالف مدينتي روما وكابوا (Capua) ضد قبائل السامنيت (Samnites) سنة 348 ق•م •

وبعد سرد أهم بنود الاتفاقيتين ، نلاحظ وجود اختلاف بينهما • حددت المعاهدة الأولى منطقة واحدة هي الرأس الطيب على الساحل الافريقي• أما في المعاهدة الثانية فقد أضاف القرطاجيون مدينتي ماستيا وتارسيون باسبانيا •

بالاضافة الى ذلك ، نرى أن المعاهدة الاولى كانت خاصة بالرومان وحلفائهم أما الثانية فكانت خاصة بالرومان فقط • كما منعت الاتفاقية الاولى الملاحة بصفة عامة ، أما المعاهدة الثانية ، فقد منعت الملاحة التي كانت بغرض التجار أو القرصنة (2) •

أما الاتفاقية الثالثة المبرمة بين الطرفين، فتعود الى سنة 278 ق•م(3) ، وكانت نتيجة للهزيمة التي تلقتها روما على يد بيروس II (Purrhos II) أمير منطقة ابيروس (Epeiros) •(4)

(I) BRISSON (J.P.), op. cit., p.20 sq.

(2) AYMARD (A), " Les traités ontro Rome et Carthage " In Revue des Etudes Anciennes , IV. série, LIX, I957, p.287.

(3) POLYBE, op. cit., p.I253, Note N°I. p.I92.

(4) تقع هذه المنطقة في شبه جزيرة البلقان ، عرفت ازدهارا كبيرا في عهد الملك بيروس أي في القرن الثالث ق•م•

لمزيد من المعلومات حول هذا الصراع أنظر:

PIGANIOL (A), op. cit., p.76.

وخوفا من لجوء الرومان الى عقد اتفاقية مع صلح هذا الملك ، ويتركون لــه حريــة العبور الى صقلية وافريقيا ، بعث القرطاجيون ممثلا الى روما لتجديد الاتفاقيات (١) . ويلخص ما جاء في هذه الاتفاقية هو عدم ابرام الطرفان وعدم تقديم المساعدات البشريــة في الحروب التي تخوضها الدولتان (2) .

وهكذا نلاحظ أن الاتفاقيات المبرمة بين روما وقرطاجة كانت ترمي الى هدف واحد ، يتمثل في تحديد مناطق النفوذ التي كانت تتمتع بها كل دولة منهما ، واحترام المصالح المشتركة ، خاصة منها التجارية . وتجدر الملاحظة أن قــوة قرطاجة كانت أبرز ، اذ كانت تهيمن على عدة مناطق في افريقيا وسردينيـــا وصقليــة . أما روما فلم يظهر اهتمامها في هذه المرحلة الا بمنطقة اللاتيوم . ولما تطلعت هذه الأخيرة الى ما وراء حدود ايطاليا بعد أن انتهت من اخضـاع شعوبها ، اصطدمت في حرب طويلة - 264 ق.م - I46 ق.م ، مع قــرطــاجــة ، خسرت هذه الاخيرة - خلالها - كل ممتلكاتها في اسبانيا ، وصقلية والساحل الافريقي ، وأصبحت روما بعد ذلك سيدة البحر الابيض المتوســـط بلا منافس (3) .

(I) POLYBE, op. cit., p.I253. note N° I, p.I92.
(2) BRISSON (J.P.), op. cit. p.20.
(3) لمزيد من المعلومات حول هذه الحروب أنظر :

-LAPEYRE (G), PELLEGRIN (A), op. cit. p.IOO sq ;
-PIGANIOL (A), op. cit. pp.78-80, 97-IO2, II9-I20.

ثانيا : الظروف الممهدة للتجارة الرومانية في المغرب

I- أوضاع الزراعة في المغرب قبل الاحتلال الروماني وبدايته .

ان العلاقة التي كانت تربط ايطاليا والمغرب منذ القرن السابع ق.م- وأكثرها تجارية -سواء بين الاتروسك والقرطاجيين ، أو الرومان والقرطاجيين فيما بعد- قد مهدت للسلطات الرومانية بأن تجعل من منطقة المغرب سوقا ، لخدمة مصالح الجماهير الرومانية ، أو الايطالية بصفة عامة .أضف الى ذلك الظروف الاقتصادية التي كانت سائدة في المغرب قبل الاحتلال الروماني ، والمتمثلة في معرفة المنطقة للزراعة والتجارة. مما ساعد الرومان على تحقيق أهدافهم الاقتصادية بالدرجة الاولى.

تؤكد النصوص القديمة وجود زراعة مكثفة في المغرب قبل الاحتلال الروماني . فالشاعر اينيوس قد مجد الحقول الافريقية بعد الحرب البونية الثانية 218 ق.م - 201 ق.م (1). أو لم تكن قصة التينتين اللتين جلبهما كاتون (Caton) معه -عاملا هاما في اندلاع الحرب البونية الثالثة وتدمير قرطاجة (2) - الدليل على الازدهار الزراعي الذى كانت تعرفه المنطقة . وأثناء الحرب الاهلية التي جمعت بين أنصار يوليوس قيصر وپومبيوس- والتي كانت أراضي المغرب مسرحا لها - نقش هؤلاء على النقود صورة تمثل افريقيا محاطة بسنابل القمح، مما يدل على خصوبة المنطقة وغناها خاصة بالمواد الغذائية وعلى رأسها القمح (3) . وخلال هذه الحرب ، استطاع يوليوس قيصر ،

(I) GSELL (S), H.A.A.N., T.IV, p.3.
(2) PLINE L'ANCIEN, Hist. Nat. XV,20.
(3) BABELON (E), Description historique et chronologique des monnaies de la République Romaine, vulgairement appelée monnaies consulaires, T.I, Paris, I887,pp.476-477 ; 279.

أثناء استقراره بمنطقة أقار (Aggar) (١) ، من أن يمون جنوده بخيرات المناطق القريبة منها (2) .
وتجدر الملاحظة أن اعجاب القدماء بخيرات المغرب يرجع الى أبعد من المراحل المذكورة .
فهيرودوت (3) يذكر أن منطقة كينييس (Kinyps) (4) ، كانت غنية جدا بالقمح، وكانت تمتاز بتربة سوداء مشبعة بالمياه .
ونظرا لخيرات المغرب ، بدأ الايطاليون يفدون الى الولاية الجديدة - التي تأسست بعد سقوط قرطاجة سنة I46ق.م - للبحث عن الثروة . فاشتغل عدد كبير منهم في التجارة وخاصة تصدير القمح وبيعه في الاسواق الرومانية (5). وقد استقروا في مدن عديدة من المغرب مثل سوس (Hadrumetum) ورأس ديماس (Thapsus) (6) وتيسدرا (Thysdra)(7).ويذكر المؤرخون أن تجار

(I) يحدد الباحثون منطقة أقار على بعد IOكلم جنوب شرق المهدية ، وعلى بعد كلم من تابسوس . أنظر:

-CESAR (J),La guerre d'Afrique, texte établi et traduit par A. BONNET, Paris, I949, p.64. Note N° I08.
(2) Ibid. , LXVII.
(3) HERODOTE, Histoire, IV. I98-I99. Texte établi et traduit par E. LEGRAND, Paris, I945.

(4) حددت هذه المنطقة بين خليجي السيرت . أنظر:

-GSELL (S), H.A.A.N. , T.V. p.I94.
(5) Ibid. T.VII ,p.69.
(6) Ibid. p.70.
(7) تسمى حاليا الجم (El Djem). أنظر:

-CESAR (J), op. cit. p.35,note n° 2.

هذه المدينة قد بعثوا الى يوليوس قيصر - أثناء حربه مع يومبيوس - يطلبون منه أن يرسل اليهم حامية عسكرية لحراسة ما يملكون(١) .
ولكن أكثرية التجار كانوا مقيمين في أوتيكة باعتبارها عاصمة الولاية الجديدة (البروقنصلية)، وقد ازدادت أهمية هؤلاء في حرب يوغرطة نظرا للدور الذي لعبوه في تموين الجنود (2) . كما تدخل هؤلاء التجار في الاحداث السياسية، فنجدهم قد انحازوا الى بيوليوس أثناء الحرب التي جمعته يوليوس قيصر . ونتيجة لهذا الموقف أرغمهم هذا الاخير - بعد انتصاره على منافسه - على دفع غرامة قدرها 200 مليون سسترس، تدفع في مدة لا تتجاوز ثلاثة سنوات(3) .
ونفس الشئ حدث لسكان مدينتي سوس ورأس ديماس وان كانت الغرامة المفروضة أقل من الاولى (4). وأرغم قيصر كذلك سكان مدينة لبدة على دفع ضريبة سنوية مقدارها : 300 000 رطلا من الزيت(5) .
كان القمح من أهم المنتوجات المصدرة الى روما - خاصة في المرحلة المبكرة من الاحتلال - فكان يصدر اما عن طريق التجار الايطاليين أو الملوك المغاربة .
فنجد أن الملك ماسينيسا قد أرسل كميات كبيرة من القمح والشعير الى روما أثناء حربها مع أنتيوكوس III (AntiochosIII) (6).

(I) Cesar (J) Guerre d'Afrique. XXXVI.
(2) Gsell (S), H.A.A.N., T.VII. , p.7I.
(3) Cesar (J) Guerre d'Afrique, XC.
(4) Ibid., XCVII.
(5) Plutarque, Les vies des hommes illustres, Cesar, 55,I, texte établi et traduit par Robert Flacelière et Emile Chambry, Paris, I975.
(6) Tite Live, Histoire Romaine., Livre XXXVI, 4.

اضافة الى القمح وجد الرومان في المغرب سوقا يزودهم بحيوانات السيرك . وقد أولى الحكام اهتماما كبيرا بها . فبومبيوس مثلا - عند عودته الى روما - جعل موكب النصر متكونا من عربة تجرها أربعة فيلة كان قد جلبها من ليبيا [١]. كما كان المغرب يصدر الى روما منذ أواخر العهد الجمهوري خشب المفصية (Thuya) المستعمل في صناعة الأثاث . اضافة الى ذلك عرف رخام منطقة شمتو(Simitthu) طريقة الى الاسواق الرومانية منذ القرن الثاني ق.م [2]

وأهم المنتوجات الايطالية التي دخلت الى المغرب قبل I.H ق.م وبعدها ، الفخار المصنوع في كامبانيا وجنوب شرق الجزيرة الايطالية ، وبعض الاوان المطلية بطلاء . أسود لامع [3] .

II. أوضاع الزراعة في ايطاليا

ان الظروف التي أحاطت بالزراعة الايطالية سواء منها الطبيعة أو البشرية ، جعلت هذه المنطقة بحاجة الى المنتوجات المستوردة من المقاطعات التي احتلتها الجيوش الرومانية .

فالاراضي الايطالية بالاضافة الى كونها قليلة الخصوبة - ماعدا منها سهول كامبانيا كانت كثيرة المستنقعات بسبب المياه الراكدة التي تراكمت لعدم وجود المنحدرات [4] ولم تعط عملية الاصلاح الزراعي التي بدأت سنة II5 ق.م نتائج كبيرة (5) .

(I) Plutarque, Pompée, I4.

(2) Gsell (S), H.A.A.N., T.V, p.I72 ; pp.2II-2I2.

(3) Ibid., T.VII, pp.I06-I07.

(4) Bloch (G), La République Romaine, les conflits politiques et sociaux, Paris, I9I3, p.I50.

(5) Louis (P), Le travail dans le monde Romain, Paris, I9I2, pp.67,70,2II.

اضافة الى ذلك اتبع الفلاحون الرومان طريقة أهلكت التربة ، تتمثل في تقارب فترات الدورة الزراعية (I). كما لعبت الحروب دورا كبيرا في اهمال الفلاحين للزراعة وتدهورها . فحروب الوحدة التي خاضتها روما للسيطرة على شعوب وأراضي شبه الجزيرة الايطالية ولمدة طويلة أهلكت الزرع والحقول بالاضافة الى الحروب البونية والحروب الاهلية (2) .

فروغولوس (Rugulus) (3) مثلا ، لما عرف أن مجلس الشيوخ - سنة255 ق.م قد أخر موعد تنازله عن قيادة جيوش افريقيا ، طلب من هذا المجلس اعفاءه من هذه المهمة ، لأن ضيعاته الواقعة على حدود مدينة روما قد أصابها الاتلاف نتيجة تهاون الفلاحين. فقرر السناتو مراقبة أملاكه وتقديم العون لعائلته. فاذا كان القنصل قد تضرر من طول غيابه عن أراضيه رغم مركزه المادي ، فما بال الجنود أو الفلاحين الصغار اللذين تركوا أراضيهم عرضة للنهب أو المصادرة (4) . اضافة الى ذلك قام القادة العسكريون بتوزيع الأراضي على جنودهم لمكافئتهم على الخدمة العسكرية . فسولا(Sylla) ويوليوس قيصر وأوكتافيانوس(Octavianus) وزعوا على جنودهم أخصب وأجود الأراضي في ايطاليا بواسطة العنف والمصادرة .

(I) Bloch (G), op. cit., p.I50.

(2) Lacroix (F), "Afrique Ancienne" In Revue Africaine, I3ème année, N° 73, Janvier,I869, p.IO.

(3) ماركوس أتيليوس ريجولوس قائد روماني. أسر في الحرب البونية الأولى (III ق.م). بعث الى روما للتفاهم حول اطلاق سراح أسرى هذه الحرب .

(4) Bloch (G), op. cit., p.I49.

ولكن هؤلاء الملاك الجدد لم يستطعوا التأقلم مع الحياة الجديدة ، حياة الاستقرار ، بعد تعودهم على حياة الجندية ومراسيم احتفالات النصر . فأهملوا الزراعـــة ، ولم يعطوها الأهميـة التي تستحقها (١).

ان بيع القمح بثمن رخيص ، ثم توزيعه مجانا على محتاجي مدينة روما (2) ، جعل الفلاحين يبتعدون عن زراعته ، كما كان ثقل الضرائب سببا أدى بعدد كبير من المزارعين الى بيع أراضيهم الى الملاك الكبار وانتقالهم الى رومـا أين كانوا يتمتعون بحق التوزيع المجاني للمواد الغذائيـة (3) .

ولكن تمركز الأراضي في يد طبقة ضئيلة من الارستقراطيين كان من أهم الاسباب التي أدت الى تدهور الزراعة في ايطاليا . فتمكنت الطبقة الارستقراطية من توسيع أملاكها على حساب الفلاحين الفقراء والاستفادة من عملية الاحتـلال العسكري. فمعظم أراضي الشعب الروماني (Ager Publicus)، قد سقطت في يد هذه الطبقة ، اذ كانت قادرة على الاستفادة منها وتوفير اليد العاملـة الضرورية ودفع ضريبة الدولة. ولم تكن هذه الأراضي في البداية ملكا شرعيا للشخص الذي استفاد منها ، ولكن بمرور الزمن، تخلت الدولة عن المطالبـة بالضريبة ، وأصبحت هذه الأراضي ملكا شرعيا للمستفيد، مثلها مثل أملاكه الخاصة (4).

اضافة الى ذلك نجد أن الملاك الكبار قد قلصوا من المساحات الزراعية ، اذ شيدوا عليها أفخم القصور والمنازل ، وأحاطوها بحدائق للاستجمام والنزهـة . وأمام تعاظم سيطرة الملاك الكبار على الفلاحين الصغار ، الذين تركوا أراضيهم تحت وطأة الديون والافلاس ، ولم يجدوا مكانا للعمل في المزارع لأن أصحابها فضلوا تشغيل العبيد، اليد العاملة الرخيصة والمتوفرة بسهولة ، والتي لم يكـن يربطها بالأرض سوى السوط ، قام بعض المصلحين بعدة محاولات لمعالجة هذه الاوضاع السيئة

(I) Lacroix (F), op. cit, pp.IO-II.

(2) سوف يأتي شرح هذه الفكرة عند تعرضي لموضوع الأنونة في الفصل الخاص بالبضائع.

(3) Bloch (G), op. cit, p.I50 ; Louis (P), op. cit, p.83,IO2.

(4) Ibid. p.I53 sq.

وخلق قوانين زراعية تخفف على الفلاحين بطش الطبقة الأرستقراطية ، باءت كلها بالفشل (١) .

وهكذا نلاحظ أن الحركة التجارية لم تكن مكثفة في بداية الاحتلال رغم وجود التجار الرومان في بعض المدن الافريقية مثل أوتيكة . واقتصرت التجارة في مراحلها الأولى - خاصة - على تصدير القمح لتغطية حاجات الأسواق الرومانية . فكان التجار الرومان ينقلونه على حسابهم الخاص من المغرب الى ايطاليا . ولكن مع زيادة متطلبات السكان سواء الفقراء منهم أو الأغنياء ، اتسعت الحركة التجارية ، وتنوعت البضائع المصدرة الى روما ، وازداد عدد التجار في المغرب ، خاصة بعد الاضمحلال الزراعي الذى عرفته منطقة ايطاليا ، والذى أدى الى نقص في المنتوجات الزراعية . فأصبحت التجارة منظمة ومراقبة من طرف السلطات الرومانية ، التي هيأت لها كل الظروف .

ونظرا لأهمية البضاعة في هذا البحث ، اذ كانت أساس الموضوع المتناول فيه ، رأيت من الأحسن التعرض لها في الفصل الأول من هذا البحث .

---

(١) لمزيد من التفاصيل أنظر :

-Lacroix (F), op. cit. p.I4 sq.

القسم الاول

موارد التجارة

الفصل الاول   البضائع التجارية

الفصل الثانى   الضرائب التجارية

البضاعة التجارية

أولا : الصادرات

أ) المنتوجات الزراعية

١) - القمح: كان القمح قديما بمثابة البترول في أيامنا المعاصرة (١). فالحبوب المستهلكة حاليا مثل الأرز والذرة والشوفان والشيلم، لم تكن معروفة في العالم القديم، أو لم تكن تنمو بصورة مكثفة في حوض البحر الأبيض المتوسط (2) فالقمح كان أهم منتوج عرفه القدماء وزرع بكميات كبيرة لتلبية حاجيات السكان. لذلك اهتم الرومان بتكثيف زراعته في المغرب، ومما ساعدهم على ذلك خصوبة الأراضي، ومعرفة سكان المنطقة زراعة هذا المنتوج. وأهم دليل يجسد هذه الفكرة ما عبر عنه قيصر عند عودته الى روما في 25 جويلية 46 ق.م، اذ ذكر بان المناطق التي احتلها سوف تزود بلاده كل سنة بمائتي ألف مديم أتيكي (3) من القمح (Medimes Attiques) وقد زاد اهتمام الرومان بزراعة القمح، بعد ارتفاع حاجة الجماهير اليه، اذ كان يستهلك بكميات كبيرة ويوميا على شكل خبز أو عصيدة (4).

(I) Casson (L), "The rile of the state in Rome's grain trade", In American Academy of Rome , 1980, p.2I.

(2) Rickman (G.E.), "The grain trade under the Roman Empire", In American Academy of Rome , 1980, p. 26I.

(3) Plutarque, Vies, T.IX, César, 55,I? Note complémentaire, p.284.

- تجدر الملاحظة أن الكمية المذكورة تعادل مليون هكتولتر.

(4) Albertin (E), L'Afrique Romaine, Alger, 1949. p.

- لمزيد من المعلومات حول كميات القمح المستهلكة في أوساط الجماهير الرومانية، انظر:-

Picard (Ch. G.), "Neron et le blé d'Afrique", In C.T., 2ème trimestre, 1956, N°14, 4ème année, p. 166.

- من أهم المناطق التي انتشرت فيها زراعة القمح السهول الساحلية والعليا ، الممتدة من شمال غرب البروقنصلية الى موريطانيا الطنجية ، بما في ذلك سهل مجردة ، سهول نوميديا مثل عنابة وسطيف وقسنطينة ، وسوسة ووللني الى غيرذلك (١).

- عرف القمح الافريقي بنوعيته الممتازة ، فالمد الواحد (موديوس) كان يعطي ما يعادل تقريبا 80 % من الدقيق و 20 % من النخالة (2)، وقد شهد بذلك بلينيوس (3). اذ جعله بعد قمح بيوتيا (Beotie) وصقلية .

- حدد بعض الباحثين الانتاج العام للقمح في المغرب الروماني بحوالي 26 مليون موديوس أي مايعادل ملايين قنطار (4) . يصدر منه الى روما حوالي 4 ملايين هكتولتر (5) . ثم ازدادت كمية القمح المصدرة ، خاصة بعد اصلاحات " نيرون " . وأصبح نصيب الأسواق الرومانية من حبوب المغرب $\frac{2}{3}$ الكمية التي كانت تحتاجها هذه الأسواق لتلبية حاجات السكان (6) . ولم تتغير هذه الكمية طوال القرنين الثالث والرابع ، رغم الأزمات الاقتصادية التي عرفها العالم الروماني ، والتي أدت الى نقص الانتاج بصفة عامة .

(I) Lecoq (A), " Le commerce de l'Afrique romaine ", in Société de Géographie et d'Archéologie de la province d'Oran, T.XXXII, I9I2, p.372 sq. ; Cagnat (R), "L'annone d'Afrique", in Extrait des mémoires de l'Académie des Inscriptions et Belles Lettres, T.XL, Paris, I9I5, p.6.

(2) Lecoq (A), op. cit. p.376.

(3) Pline l'ancien, op. cit. LXVII,20.

(4) Picard (Ch. G.), " Néron...",p.I72.

(5) Ibid. p.I64 ; Lacroix (F), op. cit. p.84.

(6) Lecoq (A), op. cit. p.378 ; Picard (Ch. G.), "Néron...", p.I68.

وخاصة بعد أن أصبح انتاج مصر من القمح يرسل الى القسطنطينية (١).

2)- الزيتــون: عرفت منطقة المغرب زراعة الزيتون قبل العهد الروماني • فاثار التاسيلي تبين سكان هذه المنطقة ورؤوسهم متوجة بأغصان الزيتون (2) • ثم انتشرت زراعته بصورة مكثفة في العهد القرطاجي ، في مناطق مختلفة مثل جنوب البيزا سان وسرينايكة • وقد شهد بذلك كل من ثيوفراست (Theophraste) (3) وديودور الصقلي (4) ، اذ ذكر هذا الاخير أن جنود حاكم سيراقوسة (Syracusse) أقاتوكلير (Agathocles) 289 - 361 ق•م - قد تعجبوا من وفرة انتاج الزيتون في افريقيا ، خاصة حول مدينة قرطاجة •

وقد تباهى قيصر عند عودته من افريقيا بأنه احتل مناطق تستطيع تزويد روما بثلاثة ملايين رطلا من الزيت (5) •

تطور زراعة الزيتون في المغرب: ظلت زراعة الزيتون في افريقيا ثابتة طوال العهد الجمهوري والقرن الأول من العهد الامبراطوري • ولم يظهر الاهتمام بهذا المنتوج الا في القرن الثاني نظرا لحاجات الأسواق الرومانية (6)• نتيجة اهمال زراعته في ايطاليا ، وزيادة الطلب عليه ، خاصة وأن زيت الزيتون أصبحت توزع مجانا على فقراء مدينة روما •مما دفع بالحكام الرومان الى توجيه أنظارهم الى المغرب لسد

(I) Fantar (M), Decret (F), L'afrique du Nord dans l'antiquité, des origines au Vème siècle, Paris , I98I, p.2I4.

(2) Camps Fabrer (H), l'olivier et l'huile dans l'Afrique Romaine, Alger, I953, p.II.

(3) Lacroix (F), op. cit. p.I96.

كان ثيوفراست فيلسوفا اغريقيا ولد فيجزيرة لسبوس في سنة 372 ق•م وتوفى حوالي 287 ق•م • كتب مؤلف بعنوان " طبائع "

(4) Camps-Fabrer (H), op. cit., p.I3.

(5) Plutarque, op. cit. César, 55,I.

(6) Cagnat (R), "l'annone...", p.256.

هذا النقص • ومما ساعد على ذلك معرفة المغاربة لزراعة الزيتون ، وملاءمة الأراضي المغربية لهذا النوع من الانتاج ، وبالخصوص في المنحدرات والهضاب (١). بالاضافة الى اعتدال الطقس(2) • كما كانت عملية استصلاح الأراضي كالأحراش والمستنقعات عاملا مشجعا على زراعة الزيتون خاصة في السنوات الأولى من عملية الاستصلاح (3)• وقد أكدت لنا الخريطة الزراعية هذه الفكرة فأشجار الزيتون قد تمركزت بصورة مكثفة في الأراضي التي عرفت اصلاحا زراعيا (4)•
ولتشجيع زراعة الزيتون ، منح الأباطرة امتيازات للفلاحين الذين يقومون بزراعة هذا المنتوج• وأهم دليل يجسد هذه الفكرة نقش هنشير متير والذي يعود الى عهد الامبراطور تراجانوس (5) • بالاضافة الى نقش عين الجمالة(Aîn El Djamala) الذي وجد على بعد 6 كلم جنوب شرق عين تونقة(Aîn tounga)(6) • يتمثل الوجه الأول من هذه الوثيقة ، في عارضة يطلب الفلاحون من خلالها - من الامبراطور هادريانوس - السماح لهم باستصلاح أراضي المستنقعات والأحراش لزراعتها زيتونا وكرما، أما الوجهان الثاني والثالث من هذا النقش موافقة الامبراطور على هذا الطلب (7)• انتشرت زراعة الزيتون خاصة ، في سهل مجردة والمنطقة الشمالية

---

(١) محمد البشير شنيتي، التغيرات الاقتصادية والاجتماعية في المغرب أثناء الاحتلال الروماني ودورها في أحداث القرن الرابع الميلادي ، الجزائر، 1984 ص ، 9I•

(2) Pline, op. cit. XV,II.

(3) Fantar (M), Decret (F), op. cit. p.2I5.

(4) محمد البشير شنيتي ، نفس المصدر ، ص

(5) Camps Fabrer (H), op. Cit. p.2I sq.

(6) تقع عين تونقة بالقرب من الطريق الواصل بين تونس والكاف •

(7) Carcopino (J), "L'inscription de Aîn El Djamala, contribution à l'histoire des Saltus africains et du colonat partiaire", in M.A.H. , XXVIème année, I906, p.365 sq.

الشرقية من افريقيا ، ونوميديا ، وبعض المناطق من موريطانيا القيصرية مثل سطيف وشمال الأوراس والحضنة ، وسهل وادي الشلف أما في موريطانيا الطنجية ، فنجد زراعة الزيتون متمركزة خاصة في طنجة (١).

طريقة الحصول على الزيت :

كان جزء كبيرا من الضرائب الافريقية يدفع عينا ، ومنها ضريبة الزيت ، التي كانت مفروضة على الأهالي ثلاث مرات في السنة . فكان السكان يضعون الزيت في المخازن التابعة للبلديات التي يقيمون فيها ، مقابل وصل يقدمه لهم المسؤول المعني بالامر . ثم تسوق هذه الكميات الى مخازن الميناء في انتظار شحنها على البواخر والسفن . وعندما لاتكفي قيمة الضرائب متطلبات السوق يتولى التجار الخواص سد هذا النقص (2). ومن أهم مراكز تصدير الزيت مينائي لبدة وتكلات (3).
لم تكن لزراعة الزيتون أهمية اقتصادية فقط ، اذ كانت تعتبر وسيلة للحد من قوة و غلايان القبائل الرعوية ، ومنعها من التحرك المستمر والدائم وراء الماء والكلأ ، خاصة في المناطق الشبه داخلية . كما مكنت زراعة الزيتون استقرار البدو عن طريق عملهم في المزارع الجديدة ، مما أدى الى ارتفاع الكثافة السكانية

(I) Camps Fabrer (H), op. cit. p.25 sq ; Cagnat (R), "l'annone...", p.258 ; Fantar (M), Decret (F), op. cit. p. 2I6 ; Albertini (E), op. cit. p.59 ; Lecoq (A), op. cit. p.448.

(2) Cagnat (R), "L'annone...", p.258 sq.

(3) Lecoq (A), op. cit. p.455.

في المناطق السهبية والشبه الصحراوية (١).

3)ـ العنب : عرفت زراعة العنب في المغرب قبل الاحتلال الروماني اذ نجده منقوشا على نقود مدينة ليكسوس (Lixus) أقدم مستوطنة فينقية على الساحل المغربي (2). انتشرت زراعته في بداية الاحتلال الروماني بالقرب من السواحل ثم توسعت نحو المناطق الداخلية ابتداءا من القرن الثاني، مع السياسة الاقتصادية الجديدة التي عرفتها المنطقة بصفة عامة (3). اقتصرت تجارة هذا المنتوج خلال القرون الاولى من الاحتلال الروماني على نوع من العنب المجفف، وشراب كان يسمى باسوم (Passum). ولم تعرف تجارة الخمر انتشارا كبيرا الا في القرن الثالث الميلادي (4). انتشرت زراعة العنب في منطقة البيزاسان ونوميديا ومنطقة الشلف، بالاضافة الى قرطاجة وطرابلس (5). وقد عثر في هذه المناطق على جرات كانت تستعمل في نقل الخمر، ومعاصر لتحويل العنب الى شراب (6).

(I) Lassere (J.M.), Ubique Populus, peuplement et mouvement de population dans l'Afrique Romaine de la chute de Carthage à la fin de la dynastie des Severes (I46 A.C-235.P.C) Paris, I977,p.302.

(2) Lecoq (A), op. cit. pp.455-456 ; Tissot (Ch), Géographie comparée de la province Romaine d'Afrique, T.I, Paris, I884, p.302.

(3) Lassere (J.M.), op. cit. p.303.

(4) Lecoq (A), op. cit. pp.457-458.

(5) Lecoq (A), op. cit. p.456.

(6) Tissot (Ch), op. cit. , T.I, p.303.

الى جانب هذه البضائع ، عرفت منتوجات أخرى طريقها الى الأسواق الرومانية ، من أهمها التين - الذي كان سببا في اندلاع الحرب البونية الثالثة(١) - الذي كان يصدر بالخصوص من منطقة روسبنا (Ruspina) على ساحل البيزاسان (2). بالاضافة الى الرمان ، الذي كان يعرف باسم التفاح البونقي أو الفينيقي (Punicum Mallum). وقد تمركزت زراعة خاصة في منطقة قرطاجة (3).

و عرفت بعض النباتات المستعملة في الطب طريقها الى الأسواق الرومانية منها عشبة عرفت باسم (Euphorbo) وان ظلت تجارتها محدودة ، لا يهتم بها الا فئة قليلة من التجار. كانت تستعمل خاصة ضد لدغات الثعابين (4)، وذكر بليـنيوس (5) أنها تستورد من جبال الأطلس الواقعة وراء أعمدة هرقل.

II الأخشاب : استفاد الرومان من غابات المغرب استفادة كبيرة. فقد استعملوا أخشابها في البناءات المختلفة ، وفي صناعة الأثاث. ومن أهم أنواع الأشجار والأخشاب مايلي : -

- شجر البلوط (السنديان): - أنواعه عديدة ، منها السنديان الأخضر الموجود

(I) Pline l'ancien, op. cit. XV, 20.

(2) Lecoq (A), op. cit. p.460.

(3) Pline l'ancien, op. cit. p. XIII,34.

(4) Lecoq (A), op. cit. p.370.

- عرفت بهذا الاسم نسبة الى الطبيب يوبا الذي اكتشفها .

(5) Pline l'ancien, op. cit. XXVII,I.

بكثرة في منطقة باتنة ، وكان يستعمل كحطب اشعال أو في صناعة الأثاث . أما (Chène Zeen) فقد أستعمل في بناء السفن (١) .

- شجر الأرز : شاع استعماله في البناءات العمومية مثل معبد أيوللوبا وتيكا (2) .

- شجر العفصية: (Thuya) أو (Citrus) ، كان متمركزا خاصة في موريطانيا الطنجية (3)، والمناطق المجاورة لجبال الأطلس (4). استعملت أخشابها في صنع الأسرة (5) ، والموائد ، التي كانت تباع بأثمان باهضة ، وصل ثمن بعضها الى مليون سسترسس - مايعادل 210 ألف فرنك - وكانت هذه الموائد تقام على رجل واحدة من العاج (5) .

III- منتوجات الصيد البحري : ١) عرف الصيد البحري في منطقة المغرب منذ فترة بعيدة (العهد النيوليتي) ، اذ اعتاد السكان على اصطياد سمك التنة (7) .

(I) Lecoq (A), op. cit. pp.365-366.
(2) Ibid. P;365 ; Tissot (Ch), op. cit. T.I, p.277.
(3) Ibid. p.367.
(4) Tissot (Ch), op. cit. T.I. p.26I.
(5) Lecoq (A), op. cit. p.368.

(6) لمزيد من المعلومات حول هذه الموائد أنظر:
-Tissot (Ch), op. cit. T.I.p.277.
(7) Ponsich (M), Tarradel (M), Garum et industries antiques de salaison dans la méditerranée occidentale, Paris, 1965.p.5.

ويدل نقش هذا السمك على نقود القرن الأول ق.م بمناطق ليكسوس وطنجة ، على أهمية الصيد البحري أيام الملك يوبا II (١). واهتم بهذا الجانب فيما بعد الرومان . ونتج عن ذلك وجود مراكز لتمليح الأسماك على طول الساحل المغربي مثل كواس (Kouass) و تاهادارت (Tahadart) وصحارة (Sahara) وغيرها (2). وكانت مراكز التمليح تقع بالقرب من الملاحات (Salines) (3) ، التي كانت تستعمل خاصة في فصل الصيف ، فالحرارة الشديدة تساعد على تبخر المياه وبقاء الملح (4).

كما استعمل السمك المصطاد في صنع نوع من السوائل ، كان متناولاً بكثرة في الطبخ، عرف باسم الغاروم (Garum) أو ليكامن (Liquamen) .

ويعود استعمال هذا السائل الى فترة بعيدة حددها بعض الباحثين : من عهد الشاعر ايسيخيلوس(5) (Eschyle) الى عهد الامبراطور دقليانوس . يرجع الباحثون أصل هذا السائل الى الأمم الشرقية ، أو الاغريق ، ثم انتشاره في الحوض الغربي من البحر الأبيض المتوسط على يد الفينيقيين، انتشر بكثرة عند الرومان ، اذ كان يستهلك يوميا ، ويستعمل مع اللحم والخضر.

(I) Jolin (A), Les établissements de Juba aux îles Purpuraircs (Mogador), Tanger, I967, p.258.

(2) لمزيد من المعلومات حول هذه المراكز أنظر:-
-Ponsich (M), Tarradel (M), op. cit. p 5 sq.

(3) Ponsich (M), Tarradel (M), op. cit. p.IOI ; Jolin (A),op. cit. p.258.

(4) Jodin (A), op. cit. p.259.

(5)

تعددت الطرق المتبعة للحصول على الجاروم، من أهمها مايلي: - يؤخذ أحشاء أسماك ما (كالكبد والقلب)، ويضاف اليها كمية من الملح وكمية أخرى من الأسماك الصغيرة المملحة ، ثم يترك هذا الخليط مدة طويلة في الشمس ، ثم يصفى بواسطة سلة ، والسائل الذي ينزل عبر ثقوبها هو الذي يستعمل في الطبخ (١) .

ومن أهم المناطق التي كان يصنع فيها الجاروم في المغرب ، منطقة تكلات (Tubusuptu) حيث وجد علماء الآثار جرات عديدة منقوش عليها اسم هذه المادة(2).

عرف ثمن الجاروم من قرار أصدره الامبراطور دقليانوس ، اذ حدد ثمن الرطل الواحدة من الجاروم ذا النوعية الجيدة ب 16 دنييرس (Deniers). وبلغ سعر النوعية الثانية الأقل جودة 12 دنييرس (3).

2) بالاضافة الى صيد السمك استغل الرومان بصورة واسعة الأرجوان ، وقد سبقهم الى هذا الفينيقيون .

وقد اكتشف الفينيقيون هذه المادة ، التي كانوا يستخرجونها من الاصداف . ولما كان الصدف الواحد لايعطي الا قطرات قليلة من هذا السائل ، قام الفينيقيون بالبحث عن هذه الأصداف في البحر الأبيض المتوسط ، فنجدهم قد وصلوا الى جزيرتي جربة والباليار. كما اهتم الملوك المغاربة بالأرجوان ، اذ انشأ الملك يوبا معامل للأرجوان في جزر أطلق عليها اسم الجزر المرجانية (Iles purpuraires) تقع بمواجهة مدينة موقادور (Mogador) على شاطئ المحيط الاطلسي (4) .

(I) Grimal (P), "Sur la véritable nature du Garum", In R.E.A. T.LIV, 1952, p.27 sq.

(2) Lecoq (A), op. cit. p.483 ; Jodin (A), op. cit. p.258.

(3) Grimal (P), op. cit. p.28.

(4) Desjacques (J), Koeberlé (P), "Mogador et les îles purpuraires", In Hesperis, T.XLII, 1952, pp.194-195.

وقداختلف الباحثون حول طبيعة هذا الارجوان ، فبعضهم يرى أنه كان مستخرجا من أصداف حيوانيــة (١)، أما البعض فيرجعه الى أصل نباتي مثل أشنة الصباغين (2) (Orseille). الى جانب مصانع موقادور التي نالت أهمية كبيرة قبــل الاحتلال الروماني وبعده ، وجدت مراكز أخرى على ساحل المغرب لصناعة أو انتاج الارجوان مثل ميناء القل (Chullu) وجيجل (Igilgili)(3) .

كانت ادارة أي مصنع للأرجوان في يد الوكيل الذي يقوم بمراقبة الصياديـــن (Muriligali) ، الذين كانوا مطالبيــن بتقديــم كميــة محددة من الأصداف التي يستخرج منها الأرجوان (4).

ونستطيع استنتاج أهمية صباغة الأرجوان عند الرومان من أقوال سويتون (5) ، اذ ذكر أن هذا الأرجوان كان سببا في مقتل الملك الموريطاني بطليموس (Ptolemaios) - من طرف الامبراطور كاليكولا - حين ارتدى الحاكم الافريقي قميصا ذا لـــون أرجواني لامع ، بحيث جلب اليه أنظار الناس .

اشتهر الارجوان المغربي باسم الأرجوان الجتولي ، وعرف منذ القرن الثالث باسم الأرجوان الموريطاني. وكان هذا الاخير يختلف عن الارجوان المعروف لدى الفينقيين،

(I) Desjacques (J), Koeberlé (P), op. cit. p.202.

(2) Gattefossé (J), "La pourpe Getule, invention du roi Juba de Mauretanie" In Hesperis, T.XLIV, I957,p.329 sq ; David (D), Herber (J), "La pourpe de Getulie", in Hesperis T.25, I938, pp.97-98.

(3) Lecoq (A), op. cit. p.485.

(4) Ibid. p.486.

(5) Suetone, Vies des douze Cesars, Caligula, XXXV.Texte établi et traduit par Henri Ailloud, Paris. I932.

الذى يميل الى اللون البنفسجي (١). وتجدر الملاحظة أن استعمال الارجوان في الصباغة كان من احتكار الامبراطور (2) ، فبيعه كان ممنوعا ، ويعاقب كل شخص خالف هذا القانون بأشد العقوبات (3) .

2- الاسفنج: من منتوجات الصيد الأخرى التي استغلها الرومان في المغرب الاسفنج • وقد ذكر بلينيوس (4)، فوائده الطبية المتعددة : فكان يستعمل مبللا بالخل

(I) Gattefossé (J), op. cit. p.329.

(2) Waltzing (J.P.), Etude historique sur les corporations professionnelles chez les Romains depuis les origines jusqu'a la chute de l'Empire d'Occident, Louvain I896, T.II, p.234.

(3) Serrigny (D), Droit public et administratif romain, ou Institutions politiques , administratives et sociales de l'Empire Romain du IV siècle au VI siècle (Constantin à Justinien), Paris, MDCCCLXII, T.II, p.375.

(4) لمزيد من المعلومات حول هذا الموضوع أنظر :-

-Pline l'ancien, op. cit. XXXI,47.

نذ لدغات العقارب ، كما كان يستعمل على الجروح الملتهبة بعد خلطه في الخل أو الخمره الى غير ذلك من هذه الفـوائد ،

IV- المواد الأوليـة : استغل الاباطرة الرومان المعادن في المغرب ، نظرا لفقر ايطاليا ، فباستثناء منطقـة توسكانيا ، لم يكن الساحل الايطالي غـنيـــا بالمعادن • وحتى المناطق التي كانت تستغل أهملـت ، في بداية العهد الجمهوري مثل ماحدث في مناجم اتروريا ، أو في بداية العهد الامبراطوري مثل مناجم جزيرة ألب ـ التي كانت غنية بالحديد ، ومناجم(Vercoil) (١) التي توقـــــف استغلالها في عهد الامبراطور أو غسطس (Augustus) (2) تعددت أنـــواع المواد الأوليـة في المغرب ، فمنها ما ظالت شهرة كبيرة في الأسواق أو لـدى الباحثين والكتاب الرومان ، ومنها ما كانت لها أهمية قليلة ولكنها ساهـمـت في تطوير الاقتصاد في روما • من أهم هذه المعادن أو المواد الاولية مايلي : ـ

ـ الفـرانـيـت : وجد الفرانيت في عارو جاوود (Arou Djaoud)بالقرب من منطقـة تـورايـة •

ـ الجـــزع : (Onyx) • كان يستخرج من منطقة تاكبالات (Tekbalot).
ولكننا لا نستطيع أن نؤكد أنه كان يصدر بصفة مكثفة الى ايطاليا (3) .

ـ الجـيـر : كان يستخرج من مناجم قـورايـة •

---

(١) ـ تقع هذه المنطقة على البييمونت • تعرف بالايطالية باسم :(Vercelli)

(2) Daremberg (Ch), Saglio(Ed), Dictionnaire des antiquités Grècques et Romaines, T.II, 2ème partie, p. I848.

(3) Lecoq (A), op. cit. pp.342,346.

- النحـاس : اهتم الرومان بنحاس مناجم الوتـرة وبوشندق (١) .

- الحديـد : تعتبـر المنطقة الممتدة من الوادى الكبير حتى رأس بون من أغنى مناطق المغرب بمعدن الحديد . ومن أهم مناطق استغلاله منطقة جراد وسيد ى حديدى ، والطريق الواصل بين قرطاجة وتبسـة ، كما تم المثور في عناية علــى خبـث معدن الحديد(Scorios) (2).

- الـرصاص : كما استغل الرومان الرصاص الموجود في مناجم النادو ر(Nador)(3)

- الذهـب : لم يكن الرومان أول من استغل الذهب ، فقد سبقهم الى ذلـك السكان المحليين . ويشهد بذلك هيردوت (4) الذى ذكر أن الأهالي كانوا يقدمونه الى الفينيقيين مقابل البضائع التي كانوا يتركونها لهم .

وكان باستطاعة أى شخص أن يصبح باحثا عن الذهب (Aurilegulus) ، ولكن بشروط معنيـة من أهمها : أن يقدم سنويا الى خزينة الدولة مقدارا من الذهب (5) .

- الـرخـام : عرفت تجارة الرخام أثناء الاحتلال الروماني حركة نشيطة . ومن أهم مناطق استخراجه عين سمارة ، وكان رخام هذه المنطقة ذا لون أحمر . أما الرخام المستخرج من جبال أوروس (Orouse) فكان لونه أصفر(6) . كما كان يستخرج

(I) Lecoq (A), op. cit. p.339.

(2) Tissot (Ch), op.cit. T.I, p.255.

(3) Lecoq (A), op. cit. p.240.

(4) Herodote, Histoires, texte établi et traduit par Ph. E. Legrand, Paris, 1945, Ed; Belles Lettres, IV,I96.

(5) لمزيد من المعلومات حول هذه الشروط ، أنظـر :-

-Serrigny (D), op. cit. T.II, p.I95.

(6) Lecoq (A), op. cit. p.348.

من جبل فلفلة (Felfela) رخاما من اللون الأبيض (١) .
بالاضافة الى هذه الانواع عرف سطح المغرب نوعا آخر من الرخام ، لعب دورا كبيرا في التجارة الخارجية وأكسب منطقة نوميديا شهرة واسعة كما يشهد بذلك بلينيوس (2) . وقد تم ادخال هذا الرخام - الذى عرف باسم الرخام النوميدى - لأول مرة الى روما سنة 78 ق.م من طرف القنصل م. ليبيدوس (M. Lepidus) الذى استعمله في ترميم مدخل منزله (3) .
ومن أهم مناطق استخراجه ، منطقة شمتو (Simitthu) . ولم يكن الرومان أول من استغل هذا الرخام ، اذ سبقهم لذلك الملوك المحليين ، فالنقوش الموجودة في بعض أقسام هذه المناجم تؤكد هذه الفكرة (4) .
وقد عرف هذا الرخام - الذى كان من النوع الأصفر والاحمر (5) - اقبالا شديدا لدى الحكام الرومان منذ العهد الجمهورى ، فالعمود التذكارى الذى أنشأ اليوليوس

(I) Perkins (J), "Tripolitania and the Marble trade", In <u>The Journal of Roman studies</u>, Volume XLI, I95I, p.9I.
(2) Pline l'ancien, op. cit. V,2.
(3) Perkins (J), op. cit. p.96.
(4) Ibid. p.96.
(5) Lecoq (A), op. cit. p.348 ; The Cambridge Ancient History, Volume,XI, ad. 70- I92. Edicted by S.A. Cook, Litt. DJ E.B.A. ; F.E. Ad Cook. M.A. F.B.A. ; M.P. Charles Worth, M. A. Cambridge, I965, p.483.

تيصر كان مصنوعا من هذا الرخام (١) . كما وجدت آثاره في عدة منشآت تعود للامبراطور أو غسطس ، وبقايا منازل الامبراطور دوميتيانوس الموجودة في مدينة بومبيي (Pompeï) (2).

كان الرخام المستخرج مقسما الى قطع كبيرة الحجم ، تحمل اسم الامبراطور صاحب المنجم ، واسم القسم المستخرج منه ، وأحيانا أسماء الموظفين ، تم رقم التعدين. ولم يكن الرخام المستخرج يسوق مباشرة الى روما ، فكان يترك في مخازن بالقرب من المنجم حيث يأتي الأخصائيون لاختيار ما يجب تسويقه . فتشحن القطع المختارة الى ميناء قرطاجة أو ميناء تبراكنة - منذ عهد الامبراطور هادريانوس - ومنه الى روما ، مرورا بجزيرة سردينيا . وكان هذا الطريق هو المتبع عادة في تسويق الرخام المغربي (3).

- الملح : استغل الرومان ملح منطقة المغرب استغلالا واسعا . وكان يستخرج من منطقة الشطوط أو الحضنة - والتي كانت تعرف باسم (Salinae Tubonensos) (4). وكذلك من البحر .

عرف ملح منطقة المغرب تصريفا سهلا نحو المناطق الجنوبية ، اذا كانت قبائل الجرامنت تزود به سكان هذه المناطق مقابل بضائع أخرى تجلبها من هناك (5) . يعود استغلال الملاحات بايطاليا الى الملك أنكيوس ماركيوس . وابتداء من العهد الجمهوري ونظرا لارتفاع سعر الملح ، قررت السلطات احتكار بيعه .

(I) Tissot (Ch), op. cit. p.260.

(2) Perkins (J), op. cit.p.97.

(3) Lecoq (A), op. cit. p.35I.

(4) Cat (E), Essai sur la province Romaine de la Mauretanie césarienne. Paris, I89I, p.50.

(5) Lecoq (A), op. cit. p.357.

ومنذ سنة 204 ق.م أصبحت تجارته خاضعة للرسوم الجمركية .

. تؤكد وثيقتان تعودان الى عهد الامبراطوريين أركاديوس وهونوريوس أن بيع أو شراء مقدار من الملح دون علم مستأجري الملاحات العمومية ، يؤدي الى مصادرة هذه الكمية لصالح هؤلاء المستأجرين . بالاضافة الى ذلك كان هؤلاء مجبرين على وضع الملح في المخازن قبل بيعه ، والا فان عملية البيع تكون غير قانونية في نظر السلطات (١) .

ولم يكن باستطاعة الملاك الخصوصيين بيع ما يستخرجونه من الملح الا بعد موافقة مستأجري الملاحات العمومية (2).

اضافة الى كل هذه القيود ، منعت الحكومة الرومانية بيع الملح الى الاقوام الاجنبية، وخاصة منها القبائل الجرمانية (3).

(I). Cagnat (R), Etude historique sur les impots indirects chez les Romains jusqu'aux invasions des Barbares, Imprimerie Nationale, MDCCCXXXII, p.258 sq.

(2) Serrigny (D), op. cit. T.II, P.I92.

(3) Delaet (S), Le Portorium. Etude sur l'organisation douanière chez les Romains, surtout à l'époque du Haut Empire, Brugge, I949, p.43I.

والسؤال المطروح هو هل أن طريقة استغلال الملح في المغرب عرفت نفس التعليمات أم لا ؟ ان سكوت المصادر والمراجع التي تناولتها في هذا البحث ، تجعل الاجابة على هذا السؤال صعبة .

<u>ادارة المناجم</u> : كانت ملكية المناجم وادارتها في العهد الجمهوري تابعة للخواص . وابتداء من العهد الامبراطوري استحوذت الدولة على قسم منها ، نظرا للأهمية التي كانت تلعبها المواد الأولية في اقتصاد البلاد ، ومما ساعد على ذلك سعة حدود الدولة .

كانت ادارة المناجم التابعة للدولة في يد شركات استثمارية ، التي كانت تقدم للسلطات مقابل ذلك مقدارا معينا من المال أو $\frac{1}{10}$ كمية المعادن المستخرجة . وأحيانا كانت الدولة تؤجرها للأشخاص ، مقابل دفع ضريبة معينة. ونفس الضريبة كان يدفعها الخواص مقابل استغلال مناجمهم (١).

اتبعت السلطات الرومانية طريقتين في استغلال المناجم :-

- <u>الاستغلال المباشر</u>: تكون ادارة المناجم في هذه الحالة تحت السلطة المباشرة للوكيل ، الذي كان يراقب العمال ويسيرهم ، واتبعت هذه الطريقة في المناجم التابعة للامبراطور.

- <u>الاستغلال الغير المباشر</u>: في هذه الحالة كان الوكيل يسلم ادارة المناجم الى مستأجر أو أكثر. وكان على هؤلاء ايجاد العمال الضروريين لهذه العملية. اتبعت هذه الطريقة في المناجم التابعة لخزينة الدولة (2) .

(I) Leger (A), Travaux Publics, les mines et la métallurgie au temps des Romains, Paris, I875, pp.687-688.

(2) Toutain (J), l'Economie antique, Paris, I927, pp.373-374.

مثـال على بعض القوانين المتبعة في استغلال المناجم:

استخلصت هذه القوانين من نص يعود تاريخه الى الامبراطور هادريانوس ، عثـر عليه سنـة 1906 في ضواحي ألجوستريل (Aljustrel) جنـوب لوزيتانيـا (Lusitania) . من أهم ماجاء في هذا النص مايلي :(١)_

- اذا قامت الدولة بتأجير منجم ولا يستغل في ظرف ستة أشهر ، فانها تـؤجره لشخص آخر .ويكون من حق المستأجر أن يشرك في ادارة المنجم مـن يـريـد .

- ومن حق أي شخص بيـع حصته في المنجم ، بشرط أن يسجل ذلك عند مدير المنجم.
- كان على المستأجر(أو المستأجرين) نقل ما استخرج من المنجم الى المصانـع بين طلوع الشمس وغروبها . أما الذي يقوم بهذا العمل ليلا ، فكان يدفع غـرامـة تقدر بألف سسترس (Sesterces) .
- اذا قـام عبد بسرقة المعادن المستخرجة ، فانه يعاقب بالضرب ، ويقيد الى الأبد ويمنع بعد ذلك من العمل في أي منجم. أما اذا تمت السرقـة على يد انسان حر، فتصادر أملاكه ويمنع هو الآخر من العمل في أي منجم (2).
- اذا ترك شخص العمل أو استغلال منجم كان في حوزتـه لمدة عشـر أيام متواصلة فان هذا المنجم يكـون من نصيب شخص آخـر.

(I) Rouge (J), Picard (G.C), Textes et Documents relatifs à la vie économique et sociale dans l'Empire Romain, 3I av. J.C.-225 ap. J.C. Paris, I969, p.I8I.

(2) Idem. p.I80.

- يجب أن تكون كل المناجم محصنة (١). وأهم مثال على ذلك مناجم موزايـــــا (Velisci) بالمغرب ، التي كانت محاطة بحصون (2).

V - حيوانات السيرك :

كانت للألعاب مكانة واسعة لدى الجماهير الرومانية ، فأحاطها الأباطرة بعناية كبيرة ، اذ صرفوا الكثير من الاموال لبناء الملاعب الشعبية ، التي كانت تسع لعدد كبير من المتفرجين . وصل عدد الحفلات السنوية في بداية العهد الامبراطوري الى ستة وستين حفلا . و عروض هذه الحفلات متنوعة ، فمنها المسابقات والمسرحيات والعروض الدرامية ، بالاضافة الى عقد المآدب . وفي القرن الثاني الميلادي تجاوز عددها المئة (سنويا).

كانت هذه التظاهرات من تنظيم الأباطرة ، أو بعض القناصل والموظفين الساميين الذين كانوا يقيمون الاحتفالات على حسابهم الخاص . الى جانب التظاهرات الرسمية ، اعتاد الحكام على اقامة الحفلات الاستثنائية بمناسبة الانتصارات الحربية ، مثلما وقع في عهد الامبراطور تراجانوس سنة 107 م ، بعد الانتصارات التي حققها في منطقة داسيا استمرت هذه الاحتفالات 123 يوما . الى جانب المسابقات و عروض المسرحيات المتنوعة ، عرف الملعب في روما استخدام الحيوانات المفترسة لتسلية الجماهير . وكانت العروض تتمثل في المصارعة بين هذه الحيوانات أو صيدها داخل الملعب وقتلها .

---

(1) Martin (J.P.), Le siècle des Antonnins, Ier trimestre, P.U.F. Paris, 1977, pp.88-89.

(2) Leger (A), op. cit. p.689.

ففي عهد الامبراطور أوغسطس تم قتل 3500 حيوانا جلبوا من افريقيا • وبمناسبة افتتاح ملعب الفلافيين قتل حوالي 9000 حيوانا (١).

تعود فكرة استغلال حيوانات افريقيا في ألعاب السيرك الى العهد الجمهوري • فبلينيوس (2) قد ذكر أن مجلس الشيوخ قد أصدر قرارا منع فيه ادخال الفهود الافريقية الى ايطاليا • وما لبث أن ألغي هذا القرار سنة 84 ق•م من طرف حاكم العوام • وبمقتضى ذلك بعث بومبيوس الى ايطاليا 410 فهدا وجلب أوغسطس من افريقيا 420 فهدا •

ومن أهم الحيوانات المصدرة الى روما ما يلي : -

- <u>الفيلة</u> : كان للفيل أهمية كبيرة قبل العهد الروماني • فنجده يجسد أو يمثل افريقيا في مملكتي موريطانيا ونوميديا • كما نقش كذلك على نقود كل من يوبا I ، ويوغرتن III ويوبا II وبطليموس ، وماسينيسا ويوغرطا (3) •

استعمل القرطاجيون الفيلة في أغراض عسكرية ، وخاصة في حروبهم مع الرومان • مما دفع بهؤلاء الى منعهم من استخدامها أثناء شروط الاستسلام التي أملاها الرومان ، بعد هزيمة القرطاجيين في معركة زاما سنة 203 ق•م (4) •

يذكر بلنيوس (5)، أن سكان روما قد شهدوا لأول مرة الفيلة تجر العربات بعد الفوز الذي حققه بومبيوس في افريقيا •

(I) Homo (L), Le siècle d'or de l'Empire Romain, Paris, 1947, p.374

(2) Pline l'ancien; op. cit. VIII,24.

(3) Tissot (Ch.), op. cit. T.I. p.364.

(4) Piganiol (A), op. cit. p.102.

(5) Pline l'ancien, op. cit. VIII,2.

انتشرت الفيلة في مناطق متعددة من المغرب مثل شمال فزان ، وضفاف وادى الملوية (١) ، وضواحي ميناء سالا (Sala) بموريطانيا الطنجية (2). كان صيد الفيلة من مهام الضباط العسكريين(3).

- الأحصنة : نقش رسم الحصان على الميداليات القرطاجية ، وعلى نقود الملوك المغاربة مثل سيفاكس وبوكوس .

استعمل الرومان الحصان المغربي في ألعاب السيرك ، واختاروا لمثل هذه المسابقات أحسن الفرسان . ويبين نقش عثر عليه في مدينة روما أن فارسا افريقيا ، قد فاز في عدد كبير من المنافسات ، وربح نتيجة ذلك ما يعادل 558.346 سسترس . لم تبين المصادر ثمن الأحصنة في القرون الأولى من تاريخ الامبراطورية ، فكل الأمثلة التي نملكها تعود الى القرن الرابع . فقرار الامبراطور فالنتيانوس (Valentinianus) والذى يعود الى 30 مارس 367، حدد ثمن الحصان الواحد ب 23 سوليدى Solidi (أى ما يعادل 467,44 فرنك)(4).

- الأسود: عرفت الأسود والفهود المغربية باسم (Ferac Africanac) أو (Ferac Libycae)(5) وكانت هذه الحيوانات تتمركز بالخصوص في موريطانيا القيصرية ، وفي أقاليم الجيتول وأعالي جبال الأطلس (6). وكانت تصدر الى روما

(I). Tissot (Ch.), op. cit. T.I. p.364,369.

(2) Lecoq (A), op. cit. p.469.

(3) Tissot (Ch.), op. cit. T.I. p.369.

(4) Ibid. p.356 sq.

(5) Ibid. p.379.

(6) Lecoq (A), op. cit. p.465.

بكميات كبيرة ، نظرا لحاجات الملاعب الشعبية في روما ، أو المقاطعات الاخرى ، ومتطلبات الخواص (١).

VI- العبيد: مثل العبيد ثروة بشرية هائلة ، استخدمت في الاشغال العمومية وفي منازل وأملاك الخواص . وكانت الثورات المتواصلة التي تقوم بها القبائل المغربية ، مصدرا هاما لهذا الرصيد البشري (2). يتم بيع أسرى الحرب في المعسكرات ، فكان القادة العسكريون يسمحون بوجود من يشتريهم من التجار ، الذين يقومون ببيعهم في الأسواق المحلية ، أو نقلهم الى مقاطعات أخرى . وقد اختلف ثمن العبيد باختلاف شكلهم والاعمال التي يقومون بها (3) . كانت تجارتهم خاضعة للرسوم الجمركية . وكان التاجر مجبرا على التصريح بعدد العبيد الذين يرافقونه ، ونوعية الأعمال التي يقومون بها ، في كل مركز من مراكز الرسوم الجمركية . وكانت السلطات الرومانية تعاقب التاجر الذي يخفي معلومات تخص

(I) Tissot (Ch.), op. cit. T.I, p.380.
(2) Wallon (H), L'histoire de l'esclavage dans l'antiquité, Paris, I879, 2ème édition, T.I, p.I6 sq ; Gsell (S),"Esclaves ruraux dans l'Afrique Romaine", In Mélanges Glotz, T.I, P.U.F. I932, p.398.
(3) Wallon (H), op. cit. T.I, pp.46,47,I59.

عبدا من عبيده عند عملية البيع (١) .

لم تمدنا المصادر بمعلومات دقيقة حول عملية نقل هؤلاء العبيد الى ايطاليا .
فلا نستطيع أن نؤكد أن هذا الجانب قد عرف حركة نشيطة .

VII- الأنونة : (Annona)

قبل أن أختم هذا الجزء الخاص بالبضاعة المصدرة الى روما ، أريد أن ألفت نظر القارئ الى نوع آخر من المنتوجات كان يسوق الى روما ، لا للتجارة ولكن لهدف آخر ، يتمثل في توزيع بعض المنتوجات الزراعية وعلى رأسها القمح ، على جماهير روما الفقيرة . وتمثلت هذه المنتوجات في الضرائب العينية ، التي كانت تفرضها السلطات الرومانية على الفلاحين في المغرب . عرفت هذه البضاعة باسم الأنونة (بمعنى التموين). ولأحاول الآن التعرض لهذا الموضوع مبتدئة بمختلف المعاني التي أعطاها الباحثون لهذه الكلمة :-

يقصد بكلمة الأنونة (التموين) في العهد الروماني كل ما يتعلق بعملية تموين أو تزويد الجماهير بما تحتاجه من مواد غذائية ، سواء عن طريق التوزيع المجاني أو البيع بأثمان رخيصة . ويطلق على هذا النوع من التموين " التموين المدني " (Annona Civica) حتى يميز عن التموين العسكري (Annona Militaris) الخاص بالجند (2).

والأنونة تعني عند الرومان - اضافة الى ما قلناه سابقا - المحصول السنوى لأية زراعة . كما كان هذا الاسم يطلق على كل بضاعة تدخل الى المخازن الخصوصية أو الحكومية ، وخاصة القمح . أطلق كذلك على الضريبة العينية ، بنسبة العشر

(I) Gsell (S), " Esclaves...", p.399.

(2) Cagnat (R), " L'annone...", p.5.

(Decuma) والمستعملة خاصة في نفقات الجند طوال العهد الامبراطوري(١).
بدأت هذه الظاهرة في العهد الجمهوري ، حين أقر كايوس كراكوس(Caius Cracchus)
قانونا ، بمقتضاه ، أصبح في وسع فقراء ومحتاجي روما شراء القمح بأثمان
رخيصة . وفي سنة 58ق.م أصبح توزيع المواد الغذائية (القمح) مجانا (2) .
وكان من حق كل مواطن فقير مسجل في دفاتير مصلحة التوزين أن يأخذ كل شهر ما
مقداره 5 موديوس من القمح(أي ما يعادل حوالي 22 رطلا). ولكن هذه السياسة
مالبثت أن أنهكت خزينة الدولة مما أدى بيوليوس قيصر الى تحديد عدد المستفدين
من التوزيع (3)، حيث أنقص عددهم من 320 ألف مستفيدا الى I50 ألف مستفيد(4).
فاذا كان كل شخص يأخذ شهريا 5 موديوس من القمح، فان الكمية المطلوبة لتغطية
حاجات هؤلاء المستفيدين ، وصلت - قبل عهد قيصر يوليوس - الى I9 مليون موديوس
(أي ما يعادل I20 ألف طن) (5) . أما في عهد أوغسطس - الذي رفع عدد المستفدين
من التوزيع المجاني الى 200 ألف مواطن (6)- وصلت الكمية الخاصة بمصلحة التموين
الى80 ألف طن ، ولكن ما كان يطلبه سكان روما ، الذين كانوا يقدرون بحوالي
$\frac{3}{4}$ مليون يفوت ذلك بكثير (8) .

(I) Daremberg (Ch.), Saglio (E), op. cit. T.I. p.273.
(2) Ibid. p.
(3) Homo (L), Le siècle... p.362.
(4) Waltzing (J.P.), op. cit. T.II, p.20.
(5) Rickman (G.E.), op. cit. p.263.
(6) Waltzing (J.P.), op. cit. p.20.

كان هذا التوزيع خاصا بالمحتاجين القاطنين بمدينة روما • وبينعهدى **سبتيموس سفيروس وأوريليانوس ابدل القمح** بالخبز ، وقد حدد وزنه بكيلو غرام واحد (١) .
وبينما كان القمح يوزع شهريا ، أصبح الخبز يوزع يوميا ، وكان التوزيع يتم (2) على منصات يصعد اليها بواسطة مدرجات ، ومنها اشتقت عبارة (Panis Gradalis).
تطلب هذا التوزيع أموالا كثيرة قدرها أحد الباحثين ب 76 مليون سسترس ، صرفت على 320 ألف مواطن •
ورغم أن عدد المستفدين من التوزيع قد نقص مع مرور الزمن ، الا أن تكاليفه المالية ظلت تقريبا واحدة ، نتيجة لا تساع شبكة التوزيع ، اذ استفاد منها عمال القصر الامبراطوري ، وفرق المليشيا الساهرة على مكافحة الحرائق •
اتسعت شبكة التوزيع **منذ القرن الثالث الميلادي فشملت التوزيع المجاني اليومي** للزيت ثم لحم الخنزير والخمر ، في عهد كل من **سبتيموس** سفيروس وأوريليانوس (Aurelianus) (3).

(I) Waltzing (J.P.), op. cit. T.II, p.20.

(2) Ibid. p.2I. ; Serrigny (D), op. cit. T.I, p.260.

(3) Waltzing (J.P.), op. cit. T.II, p.2I sq.

الى جانب التوزيع المنتظم للمواد الغذائية ، أغدق الحكام الرومان على المواطنين أو على المستفدين العاديين من التوزيع ، الأموال والملابس • فالامبراطور قالنتينيانوس وزع على السكان قمصانا وأقمشة من الكتان جلبت من افريقيا الى مصر • وأحيانا كان الحكام يشترون من أموالهم الخاصة ، المواد الغذائية ويوزعونها على المواطنين كما فعل أوغسطس •
كانت الأموال توزع في مناسبات خاصة ، مثل **تولية** الامبراطور الحكم **أو فوزه في الحرب** • وكانت المبالغ المالية غير محدودة ، تختلف تبعا لقدرة الأباطرة على العطاء •

يتم توزيع المواد الغذائية في رواق خاص ، كان موجودا في الجهة الغربية من ساحة مارس بالقرب من معبد بومبيوس . نظمت هذه العملية بدقة كبيرة ، لتفادى الفوضى والاضطرابات أيام التوزيع . اذ قسم المستفدون الى وحدات معينة ، حدد لها الأيام الخاصة بالتوزيع ، والمكتب المكلف بذلك . وكان المستفيد يتحصل على لوحة من الخشب (Tessera) ، نقش عليها اسمه ، ولقبه ، وعنوان مقره ورقم مدخل الرواق والمكتب الخاص بالتوزيع . ولا يتحصل المستفيد على ما يلزمه ، الا بعد تحقيق دقيق من مسؤول المكتب (١).

استفادت من عملية التوزيع مدن أخرى مثل الاسكندرية وأنطاكية والقسطنطينية . وكانت الاجراءات المتخذة لهذه العملية ، مشابهة لتلك التي كانت تطبق في روما ، حتى فيما يخص تجديد قائمة المستفيدين عن طريق القرعة (2).

فترا جانوس مثلا ، وزع ثلاث مرات الأموال على جماهير روما . المرة الأولى كانت سنة 99 م ، عند توليته العرش . ثم عند انتصاره في حروبه ضد داسيا (رومانيا الحالية) بين سنتي I02 و I03 م .

- لمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع ، أنظر :
-Sorrigny (D), op. cit. T.I, p.28I ; Rougé (J), Picard (Ch.), Textes,... p.I2 sq ; Homo (L), Le siècle... pp.362-363.

(I). Homo (L), Le siècle... pp.363-364.

(2) Carrio (J.P.), " La distribution alimentaire dans les cités de l'Empire Romain tardif ", In Mélanges de l'Ecole française de Rome, T.87, Facsicule,I2, 1975, pp.997-998.

اختلف الباحثون في تحديد السن التي يتمكن فيها المواطن من الاستفادة من التوزيع المجاني للمواد الغذائية .ولكن من المرجح أن ذلك يتم عند بلوغه سن الرشد أي بين سنتي 16 و 20 سنة . وكانت النساء تتمتعن بهذا الحق لمدة مؤقتة فقط ، أي قبل بلوغ الابن السن القانونية التي تمكنه من أخذ نصيبه من التوزيع، وهذا طبعا بعد موت أزواجهن (١).

ثانيا :الواردات :

الواردات الايطالية بالمغرب القديم قليلة جدا ، وبالخصوص المنتوجات الزراعية ، نظرا للظروف التي كانت تميزها ايطاليا . وقد وجد أثارا لمواد مصنعة ايطالية بالمغرب - قبل الاحتلال الروماني الكلي لهذه المنطقة - ولكنها بدأت تتناقص ، بظهور صناعة محلية .

كان المغرب يستورد بعض المنتوجات الكمالية ، من مناطق مختلفة من الامبراطورية ، مثل الحلي الآتية من الاسكندرية ، والعطور الآتية من الشرق ، والحرير المستورد من الصين . وكانت هذه البضائع خاصة بالطبقة الاستقراطية (2).

ومن أهم المنتوجات الايطالية التي عثر عليها العلماء في منطقة المغرب مايلي: - تم العثور في الجزائر العاصمة (Icosium) على بئر يحتوي على 3 مستويات أو طبقات . وجد في كل طبقة مجموعة من الأواني الفخارية ، اختلف تاريخ صنعها . ففي المستوى الأول ، عثر على أوان من الفخار ، تم صنعها في منطقة كامبانيا ، يعود تاريخها الى القرون الثلاثة الأخيرة ، التي سبقت ميلاد المسيح (عليه السلام). مما يدل على وجود علاقات تجارية ، بين جنوب ايطاليا والمغرب في هذه الفترة .

(I) Carrie (J.P.), op. cit. p.I002 sq.

(2) Salama (P), Les voies romaines de l'Afrique du nord, Alger, I95I, p.46.

ووجد في المستوى الثاني مجموعة من الأواني صنعت من الفخار الأحمر ، في منطقة أريزو (Arezzo) بتوسكانيا ، يرجع تاريخها الى الفترة الممتدة من القرن الاول قبل الميلاد الى عهد الاسرة الفلافية (75م) .
احتوى المستوى الثالث على فخار روماني ، خشن الشكل ، اختفى منه البرنيق والرسومات التي كانت موجودة من قبل ، يرجع تاريخ هذه الاواني الى الفترة الممتدة بين القرنين الثالث والخامس الميلاديين .ونستطيع أن نستنتج من هذه الآثار وجود علاقات تجارية بين الجزائر العاصمة وجنوب ايطاليا ، امتدت من القرن الثالث ق.م الى غاية القرن الخامس الميلادي (1) .
عثر في موريطانيا على براميل ، صنعت بمنطقة كامبانيا يعود تاريخها الى الامبراطور أوغسطس . كما عثر في نفس المنطقة على أوان فخارية استوردها الملك يوبا II من ايطاليا (2) .
اكتشف علماء الآثار ، في منطقة عنابة خزفا صنع في منطقة كامبانيا . أرجع بعض العلماء تاريخ صنعه الى 550 ق.م ، أما البعض الآخر فأرجعه الى الفترة الممتدة بين 120 ق.م – و 30 ق.م (3) .
وتم العثور بمنطقة موقادور على بقايا أوان من الفخار الأحمر ، صنعت بمدينة أريزو(توسكانيا)، في عهد الامبراطور أوغسطس(4) .
و عثر بمدينة شرشال على مجموعة متنوعة من الخزف الايطالي، صنعت بمدينة أريزو وكذلك

---

(1) Le Glay (M),"A la recherche d'Icosium", in Antiquités Africaines , 1968, p.14 sq.
(2) Jodin (A), op. cit. pp.89,108.
(3) Morel (J.P.), " Céramique à vernis noir du Maroc", In Ant.Afr. T.II, 1968, p.59.
(4) Desjacques (J), Koeberle (P), op. cit. p.200.

يرجع تاريخ صنعه على وجه التقريب بين فترة حكم أوغسطس وفترة حكم دومتيانوس (81 _ 96 م) (1).

وتم العثور في دوقة والجم (Thysdrus) وحمام دراج(Bulla Regia) على آجر صنع في مدينة روما (2).

ويبدو أن هذه الظاهرة ـ أي استيراد الآجر ـ قد بدأت تتناقص منذ القرن الثاني الميلادي ، بانشاء مصانع محلية . وقد تم العثور في كل من وليلي(Volubilis) وبجاية وسوس على بقايا مصانع الآجر ، بعضها تابع للامبراطور ، والبعض الآخر خصوصي(3). الى جانب صناعة الآجر ، انتشرت في المغرب وخاصة في موريطانيا الطنجية ، صناعة الخزف وكان الطراز المتبع في هذه الصناعة ، هو نفس الطراز المعروف في كل الحوض الغربي من المتوسط ـ كسردينيا واسبانيا (4)ـ

كما ظهرت بسوسة في بداية القرن الثاني مصانع للمصابيح ، كانت تصدر الى ايطاليا وسردينيا وصقلية (5).

لم يشهد المغرب ـ في بداية العهد الامبراطوري ـ حركة نشيطة لتصدير الخمر ، اذ كان يكتفي بتصدير العنب الجاف ونوع من الشراب يعرف بالباسوم. ولتغطية حاجات الطبقة الارستقراطية ، استورد المغرب الخمر من ايطاليا .

---

(1) Hatt (J.J.), " Importations Gallo-Romaines à Cherchel ", In <u>Libyca</u>, T.VII, 2ème semestre, 1960, p.113.

(2) Salama (P), op. cit. p.46.

(3) Lassere (J.M.), op. cit. p.366.

(4) Morel (J.P.), op. cit. p.65.

(5) Picard (G.), La civilisation de l'Afrique Romaine, Paris,1959, p.78.

وتم العثور في مدينة قرطاجة ومناطق مختلفة من المغرب على جرات استعملت في نقل الخمر (١) . ولكن هذه الظاهرة مالبثت أن اختفت ، بعد تدهور زراعة العنب في ايطاليا . وأصبحت الأسواق الرومانية بحاجة الى خمر المغرب ، الذى بدأ يصدر بكميات كبيرة منذ القرن الثالث الميلادى ، كما رأينا من قبل .

لم تكن البضائع المستوردة من ايطاليا الى المغرب تابعة لمصلحة التموين ولم تكن محتكرة من طرف الامبراطور . فكانت تباع في الاسواق بسهولة أكثر ، بعد خضوعها طبعا للرسوم الجمركية .

التسويق :

لم أعثر في المراجع التي تناولت موضوع التجارة الرومانية ، كيفية وصول مختلف البضائع الى المستهلك ، أو بمعنى آخر كيف تتم عملية التسويق . فحاولت استنتاج هذا الجانب بتتبعي بعض أفكار الفصول ، والتي رأيت فيها بعض الوضوح . عند وصول البضائع الى ميناء أوستيا ، يقوم فريق أول من الحمالين بتفريغ المنتوجات من السفن ، ثم يوصلها فريق ثاني الى مخازن الميناء (2)، سواء تلك التي كانت تابعة لمصلحة التموين ، أو تابعة للخواص (3) .

(I) Lecoq (A), op. cit. p.494.

(2) أنظر الجزء الخاص بالحمالين في الفصل الثالث من القسم الثاني .

(3) Daremberg (Ch.), Saglio (E), op. cit. T.III, p.268 ; Rougé(J), Recherches sur l'organisation du commerce maritime en méditérranée sous l'Empire Romain, Paris, 1966, p.I67.

وتسجل البضائع الداخلة الى هذه المخازن في دفاتر المحاسبين (١) .
كما كانت البضائع تنقل من ضفاف نهر التيبر الى روما بواسطة زوارق خاصة (كوديكا)(2) . أما اذا وصلت المنتوجات الى ميناء بوزولس ، فكانت تسوق الى روما بواسطة الطرق التي كانت تربط بين الميناء وروما ، مثل طريق أبيوس (Via Appia)(3) ووجد لهذا الغرض فريق من الفرومنتريي(Frumentarii)، كانت مهمتهم نقل البضائع أو حراستها(4).
وعند وصول هذه المنتوجات الى روما تودع في المخازن حتى يتسلمها مسؤولو مصلحة التموين ، لتوزيعها على المستفيدين كما رأينا ذلك في الجزء الخاص بالأنونة .
أما بالنسبة للمنتوجات الأخرى ، التي لم تكن لها علاقة بمصلحة التموين ، أو لم تكن خاضعة لاحتكار الامبراطور - مثل الأرجوان - فان التجار يقومون ببيعها في الأسواق أو الحوانيت المختلفة بصورة طبيعية .

(I) Rougé (J), La marine dans l'antiquité, Paris, I975, p.I92.
(2) Rougé (J), Recherches... , p.I88.
(3) Dubois (Ch.), Pouzzoles Antique, Histoire et Topographie, Paris, I907, p.II5.
(4) Daremberg (Ch.), Saglio (E), op. cit. T.III, p.I348.

لم تساعدني المراجع المتناولة في هذا البحث ، على دراسة موضوع ثمن البضائع المتبادلة بين المنطقتين • لذلك يظل هذا الجزء من الرسالة ، غامضا ، يستحق المزيد من البحث •

أما الأمثلة القليلة التي صادفتها أثناء قيامي بهذا العمل هي كالتالي : -

وصل ثمن الرطل الواحد من الجاروم من النوعية الجيدة الى I6 دنييرس ، أما النوعية الاقل جودة فوصلت الى I2 دنييرس للرطل الواحد (١) .

حدد قرار الامبراطور دقليانوس ثمن جلد أسد غير مدبوغ ب IOOO دنييرس • ووصل ثمن الجلد المدبوغ الى I250 دنييرس (2) .

(I) Grimal (P), Monod (Th.), op. cit. p.28.

(2) Tissot (Ch.), op. cit. T.I, p.380.

الضرائب التجارية

تعرضت في الفصل السابق الى البضائع المختلفة التي كانت تنقل الى ايطاليا. فهل كانت هذه الاخيرة - في مسيرتها الطويلة - تخضع لقوانين وقيود جمركية؟ أم كانت تنقل بكل حرية من طرف التجار؟ هذا ماسأحاول أن أتعرض له في هذا الفصل.

ي-التطور التاريخي للضريبة التجارية :

من المعروف تاريخيا أن نقل البضائع من منطقة الى أخرى عبر الولايات الرومانية كان خاضعا لرسوم جمركية، عرفت عند الرومان باسم البورتوريوم (Portorium). ظهر هذا الاسم لأول مرة سنة 510 ق.م، حين قرر مجلس الشيوخ (Senatus) اعفاء الطبقة الشعبية من هذه الرسوم، حتى يضمن ما عدتها في الحرب التي خاضتها روما ضد بورسينا (Porsenna) (١). فظلت عبئا فقط على الطبقة الارستقراطية (2).

وقبل دراسة التطور التاريخي للبورتوريوم وطريقة جبايته، أود أن أوضح معنى هذه الكلمة. تتفق جل المصادر أن الرومان أطلقوا اسم البورتوريوم على ثلاثة رسوم جمركية تدفع في أماكن محددة :-

أ) - على حدود مختلف الولايات الرومانية.

ب) - على أبواب المدن.

ج) - وأخيرا على الطرق أو عند المرور بالجسور.

---

(١) - لمزيد من المعلومات حول هذه الحرب، أنظر :-
-Bloch (R), Les origines de Rome, Paris, P.U.F. 1971, pp.112-113.

(2) Cagnat (R), Etude..., p.6. ; Delaet (S.J.), op. cit. p.45.

وقد ميز الرومان بين هذه الرسوم - وهي رسوم تدفع على الأراضي - وبين الرسوم البحرية (Portorium Maritimum) التي كانت تفرض عند دخول أو خروج البضائع من الموانئ (١).

كما فرضت رسوم أخرى في الموانئ ، يدفعها أصحاب السفن مقابل استعمال هذا المكان كمحطة ارساء وكان يؤخذ بعين الاعتبار المدة التي كانت تقضيها السفينة على الرصيف .

أما السفن التي كانت مضطرة الى التوقف نتيجة لسوء الأحوال الجوية ، فكانت تعفى من دفعها (2).

كان العالم الروماني مقسما الى عشر مقاطعات جمركية ، هي : -
صقلية ، اسبانيا ، غالة ، بريطانيا ، الليريا ، آسيا ، سوريا ، مصر ، افريقيا الشمالية ، أما بثينيا (Bitynie)(3) وبونت Pont(4) وبفلاجونيا (5) (Paphlagonia) فكانت تمثل مقاطعة واحدة 6 .

(I) Cagnat (R), Etude..., p.2 ; Daremberg (Ch.), Saglio (E),op. cit. T.4, p.587.

(2) Rougé (J), Recherches..., p.448.

(3) تقع هذه المنطقة في الشمال الغربي من آسيا الصغرى أصبحت تابعة لتركيا .

(4) تقع هذه المنطقة في آسيا الصغرى بين القوقاز وأرمينيا شرقا وبافلاجونيا غربا . تأسست مملكة بونت في القرن السادس ق.م .

(5) تقع على الساحل الشمالي لآسيا الصغرى بين بثينيا غربا والبونت شرقا . انظمت الى الدولة الرومانية سنة 63 ق.م .

(6) Toutain (J), op. cit. p.404.

وكانت لكل مقاطعة جمركية مركزا رئيسيا . فقرطاجة مثلا كانت المركز الرئيسي لمقاطعة افريقيا. عرفت الضريبة التجارية في المغرب باسم الرسوم الافريقية الاربعة (1) (Quuattor Publica Africae) .

لا يعرف بالتحديد متى فرضت لأول مرة الرسوم الجمركية ، ولكن من المرجح أنها ظهرت بعد عهد الملوك الثلاثة الأوائل ، باعتبار أن علاقة روما - قبل هذه الفترة - بالمناطق والشعوب المجاورة لها كانت جد محدودة ، ولم يكن لأى من موانئها دورا تجاريا .

ويرجع بعض الباحثين ظهور هذه الرسوم الى الفترة التي أنشأ فيها أنكوس مارتيوس Ancus Martius - مينا " أوستيا " . ولكن لانستطيع أن نتأكد من صحة هذه المعلومات فأغلبها عبارة عن افتراضات .

بالاضافة الى ذلك تعذر على الباحثين معرفة الظروف التي أدت الى فرض الرسوم الجمركية ، فمن المحتمل أن روما قد تأثرت بالمدن الاغريقية التي كانت تفرض هذه الرسوم على حدودها الاقليمية وعلى الموانئ ، قبل الفترة التاريخية التي حددتها الأساطير لنشأة مدينة روما(2).

وعلى كل فان معرفة الرومان للضرائب التجارية يرجع الى الفترة التي سبقت الحكم الجمهورى . ولا ندرى هل أن اعفاء الطبقة الشعبية من دفعها ظل سارى المفعول لمدة طويلة .

ولكن مع اتساع حدود الدولة الرومانية ، أصبحت هذه الأخيرة بحاجة الى مزيد من الاموال ، فرأى الحكام أن بامكان الرسوم الجمركية تغطية هذا النقص .

(I) Delaet (S.J.) op. cit. p.379.

(2) Cagnat (R); Etude... , p.6.

وما ان حل مطلع القرن الأول ق ٠م ، حتى تعددت الرسوم الجمركية فمنها ماكان يدفع في الموانئ الرئيسية في ايطاليا ، ومنها ماكان يدفع في المناطق الداخلية و على مختلف الطرق • وتجدر الملاحظة أن الرومان قد تركوا الضرائب التجارية سارية المفعول في المناطق التي احتلوها ، وان أصبحت الخزينة الرومانية هي المستفيدة الوحيدة مثلما حدث في منطقتي بوزولس وكابوا منذ سنة I99 ق ٠ م (١) •

في سنة 60 ق٠م ، ألغيت الرسوم الجمركية المفروضة على ايطاليا بموجب قانون كيكيليوس (Caecilius)(2) • ويرى بعض الباحثين أن هذا الالغاء جاء نتيجة للغنائم الكثيرة التي ربحها بومبيوس في حربه ضد ميثريدات (Mithridate) (3) •

وجد هذا القانون صدى كبيرا لدى الطبقة الشعبية التي رحبت به على عكس الطبقة الارستقراطية ، التي رأت فيه مساسا بمصالحها الاقتصادية ، نتيجة الأرباح التي كانت تتحصل عليها من جباية الرسوم الجمركية • ولتحميل الأغنياء • قرر قيصر تخفيض المبالغ التي كانت تدفعها الشركات الجمركية للخزينة ، اذ حدد قيمتها بثلث الارباح(4) •

(I) Cagnat (R), Etude...., p.7 ; Delaet (S), op. cit, p.56 sq.

(2) نسبة للبريتور كيكيلوس متلوس نيبوس

(3) ملك منطقة بونت (Pont)، الواقعة على ضفاف البحر الاسود •

(4) Delaet (S.J.), op. cit. p59.

ولكن هذا الاعفاء لم يدم طويلا فدكتاتورية قيصر والحروب الأهلية قد أفلستا الخزينة ، ولم تستطيع الرسوم الجمركية المفروضة على الولايات تسديد هذا النقص . لذلك فرض قيصر رسوما على المنتوجات المستوردة كما ذكر سويتونيوس(١). ويرى المؤرخون في ذلك محاولة من السلطات الرومانية لتحديد كميات البضائع المستوردة من الشرق ، لانقاص تسرب الذهب من ايطاليا(2) .

تنقلنا المصادر بعد هذا الى عهد الامبراطور نيرون ، حيث كثرت شكاوى الجماهير ضد ابتزاز الجباة . وارضاء للرأى العام حاول نيرون الغاء الرسوم الجمركية ، ولكنه لقى معارضة شديدة من طرف مجلس الشيوخ ، الذى رأى في ذلك - حسب ما ذكره تاكيتوس (3) - سببا في تشتت وانحلال الدولة ، لأنها كانت تقوم على ما يدخل للخزينة من رسوم جمركية . وفي الأخير قرر الامبراطور فرض قانون لمراقبة الجباة ، حيث علقت قيمة الرسوم الجمركية المفروضة على البضائع في المكاتب الخاصة بمصلحة الجباية . وعلى حكام المقاطعات أو البريتور في روما أن ينظروا في الشكاوى المقدمة ضد الجباة .

ومنذ محاولة برتيناكس (Pertinax) سنة 193 الغاء الرسوم الجمركية ، أو التقليل منها حسب أقوال بعض الباحثين ، لم يعثر في المصادر على أية محاولة من هذا النوع (4) . اذ قام الامبراطور بالغاء الرسوم الجمركية التي كانت تفرض على البضائع المارة عبر الاودية والطرق والموانيء (5).

---

(1) Suetone, op. cit. César, XLII.

(2) Delaet (S.J.), op. cit. pp.60-61.

(3) Tacite, Annales, texte établi et traduit par Henri Goelzer, Paris, 1938, XIII,50.

(4) Cagnat (R), Etude..., p.II.

(5) Huvelin (P), Etudes d'histoire du droit commercial Romain (Histoire externe-Droit maritime), Paris, 1929, p.150.

ومن المؤكد أن الرسوم الجمركية ظلت تدفع في الدولة الرومانية لفترة طويلة ، حسبما أستنتج من قانوني ثيودوسيوس (Theodosius) وجوستينيانوس (Justinianus) اللذين يعودان الى القرنين الرابع والسادس الميلاديين . الا أن هذه الرسوم قد فقدت البعض من قيمتها نتيجة ضعف الحكومة المركزية التي لم تكن قادرة على السيطرة على الجباة . اضافة الى ذلك شهدت التجارة ركودا بسبب الظروف الغير المستقرة السائدة في الامبراطورية (١) .

II-المعفون من دفع الرسوم الجمركية

لم يكن كل التجار خاضعين لدفع الرسوم الجمركية عند نقلهم للبضائع التجارية من منطقة الى أخرى - عبر الولايات الرومانية - وكان على رأسهم الامبراطور (2) وأفراد عائلته من النساء اللواتي منحهن السناتو لقب أوغسطا (Augusta) (3). كما كان من حق السفراء - ابتداء من عهد الامبراطورية السفلى - نقل البضائع التي اشتروها من مختلف الولايات الرومانية الى بلادهم ، دون دفع الرسوم الجمركية ، ما عدا البضائع التي منعت الحكومة تصريفها كالخمر والحديد. ولكن هذا الحق كان يختفي اذا تعلق الأمر بمحاولة ادخال بضائع أجنبية الى هذه الولايات (4) .

أما حكام المقاطعات الذين لم يتمتعوا بهذا الامتياز في العهد الجمهوري فانهم أصبحوا معفون من دفع الرسوم الجمركية على المنتوجات الخاصة باستعمالهم الشخصي . ولكن المصادر لم تذكر متى أقر هذا الامتياز . كما كان الكويستور وهو الشخص المكلف بنقل الحيوانات المفترسة الخاصة بألعاب السيرك

(I) Cagnat (R), Etude .. p.I2.
(2) Ibid., p.I20.
(3) Ibid., p.I20. Note n° 3.
(4) Serrigny (D), op. cit., T.II, p.203.

معفيا من دفع الضريبة التجارية . ونفس الامتيازات تمتع بها الجنود المرتبطين بشخص الامبراطور . ومن المرجح أن ثيودوسيوس وخلفائه قننوا على هذه العادة . كما لقي الجنود نفس الامتياز[1]. ومنذ عهد نيرون أصبحت المنتوجات التي كان ينقلها هؤلاء الجنود بغرض التجارة خاضعة للقيود الجمركية، وان لم تحترم هذه القوانين فيما بعد[2]، فظل الجنود معفيين من دفعها حتى القرن الرابع الميلادي على الأقل، اعتمادا على نصوص قانون ثيودوسيوس[3]. كما تمتع بعض الأشخاص بهذه الامتيازات نتيجة الخدمات التي قدموها للأباطرة [4].

اضافة الى ذلك أعفيت تجمعات نقل البضائع، وخاصة منها القمح من دفع الرسوم [5].

III - البضائع المعفاة من الرسوم الجمركية

حددت المراجع أنواعا من المنتوجات، كان بامكان التاجر نقلها دون أن يدفع الرسوم الجمركية، من أهمها مايلي :-

---

(I) Cagnat (R), Etude... , p.I2I sq.

(2) Tacite, op. cit., XIII,5I.

(3) Cagnat (R), Etude... , pp.I23-I24.

(4) لمزيد من التوضيحات حول هذه النقطة، أنظر:-

- Cagnat (R), Etude..., p.I25 sq.

(5) سيأتي شرح هذه النقطة في الفصول الآتية .

• البضائع الموجهة للاستهلاك الشخصي (Ad Usum Proprium)، ويعود العمل بهذا القانون الى الفترة التي أقرت فيها الضريبة التجارية (1).

- البضائع الموجهة لتموين الجنود

- حيوانات السيرك (2).

- أما العبيد الذين كانوا يصحبون سيدهم ، فان خضوعهم للرسوم الجمركية أو عدم خضوعهم لها كان يتماشى مع نوعية العمل الذى كانوا يقومون به ، فالمقربون منه مثل الطباخ والفراش كانوا غير خاضعين للرسوم الجمركية ، عكس المزارع أو الناسج حتى لو لم يكن في نية السيد بيعهم .

- كما كانت وسائل النقل مثل الحيوانات والعربات (Instrumenta Itiniris) معفاة من هذه الرسوم (3).

IV- القوانين التي تحمي الجباة والتجار من بعضهم البعض

ذكرت آنفا أن الامبراطور نيرون قرر اعفاء السكان من الرسوم الجمركية نتيجة الشكاوى التي تقدم بها التجار ضد مسؤولي الجباية ، الذين كانوا يبتزون أموال الناس ، دون أية مراقبة من السلطات . لذلك أقرت الدولة بعض الاجراءات تحمي بها التجار ، كما أحاطت موظفيها بحصانة حتى يتمكنون من القيام بأعمالهم . ومن أهم هذه الاجراءات معاقبة التجار الذين يقومون باخفاء طبيعة البضاعة التي يحملونها ، أو ادخال بضاعة دون التصريح بها ، حتى تلك التي لم تكن خاضعة للرسوم الجمركية (4). لذلك كان من حق الجباة تفتيش أمتعة التجار (5) .ولم يعف من

(I) Delaet (S.J), op. cit. , p.429.

(2) Serrgny (D) , op. cit. , T.II. , p.20I.

(3) Delaet (S.J.) , op. cit. ,p.429 , 43I.

(4) Ibid. , pp.437 sq. ; Cagnat (R), Etudc... pp.I28-I29.

(5) Serrigny (D), op. cit. , T.II, p.204.

هذا الاجراء الا النساء ، اذ كان يمنع تفتيشهن(1) .
فاذا لم يتم التصريح بالبضاعة ، أو تم اخفاء البعض منها ، يكون من حق مسؤولي الجباية مصادرتها ، وتصبح بعد ذلك من نصيب خزينة الدولة(2)(Fiscus) ، ثم تباع في المزاد (3) . ولم يكن هؤلاء الجباة مسؤولين على عدم معرفة التجار القوانين الخاصة بالرسوم الجمركية (4) ، لأنها كانت معلقة في كل مكتب خاص بتنظيم الجباية ، وهذا منذ عهد الامبراطور نيرون(5) .
وأحيانا كان التاجر يرتكب أخطاء دون قصد . في هذه الحالة ترد اليه البضاعة التي صودرت ، مقابل أن يدفع ضعف قيمة الرسوم المفروضة .
وكانت الاجراءات القانونية تختلف باختلاف سن التاجر . فلا يؤخذ على الشخص الذي لم يبلغ سن الخامسة والعشرين ما ارتكبه من أخطاء غير مقصودة . ولكن الأمر يختلف اذا حاول الغش . واذا صادرت السلطات بضائع كانت في حوزة قاصر ، فانه يستطيع استردادها اذا دفع قيمة الرسوم المفروضة في مدة لا تتجاوز شهرا (6) .
وكان باستطاعة التجار أن يقدموا شكاوى ضد الجباة ، اذا رأوا أنهم تحدوا السلطات الموكلة اليهم . فاذا أثبتت هذه الاتهامات ، فانهم يعاقبون . فاذا تجاوز الجابي القيمة الحقيقية التي فرضها القانون ، فانه يدفع ضعف هذا المبلغ ، اما اذا كان هذا الابتزاز مصحوبا بالضرب ، فانه يدفع ثلاثة أضعاف المبلغ المفروض (7) .

(I) Delaet (S.J.), op. cit., p.439.
(2) Cagnat (R), Etude... p.I3I.
(3) Daremberg (Ch), Saglio (El), op. cit. T.IV. p.592.
(4) Cagnat (R), Etude... p.I3I.
(5) Tacite, op. cit. XIII,5I.
(6) Cagnat (R), Etude... p.I33.
(7) Ibid. pp.I35-I36.

V - أنواع الرسوم الجمركية

أطلق الرومان كلمة بورتوريوم على أنواع من الرسوم الجمركية تدفع عند نقط معينة من الامبراطورية الرومانية • وسوف أحاول أن أعطي بعض التفاصيل حول هذا الموضوع وأوضح أنواع هذه الرسوم :-

١) - فرضت على البضائع المارة عبر الطرق والجسور والاودية رسوما جمركية (Peage) كان التاجر يدفعها في كل مكتب خاص بالجباية • وهذه الطريقة المتبعة في جمعها ، جعلت التجار يرفعون أسعار بضائعهم لتعويض ماخسروه • فأحيانا كان ثمن البيع يصل الى ثمانية أضعاف القيمة التي أشتريت بها أية بضاعة ، مثل ما كان الحال بالنسبة للبضائع المستوردة من الشرق (١).

2) - كما فرضت رسوم أخرى ، (Octroi) كانت تدفع على أبواب المدن عند ادخال بضائع أجنبية • و رغم سكوت المصادر عن ذكر ظروف ظهورها ، فمن المرجح أنها تعود الى العهد الجمهوري (2). اذ اتخذ منها الحكام الرومان وسيلة للسيطرة على بعض الولايات • فاذا أرادت السلطات مساندة أية مدينة ، سمحت لها باقامة هذه الضريبة والاستفادة من مدخولها (3) •
ولم يكن من حق المدن تعديل الرسوم الجمركية أو فرض أخرى جديدة الا بعد موافقة الامبراطور (4) .

(I) Cagnat (R), Etude..., p.I40 sq.
(2) Delaet (S.J.), op. cit. p.35I.
(3) Cagnat (R), Etude..., p.I45.
(4) Ibid. pp.I43,I45 ; Serrigny (D), op. cit. T.II, p.209.

وفي أواخر العهد الامبراطوري ، تمت سيطرة الدولة على ما كانت تجنيه المدن من الرسوم ، نظرا لحاجة الدولة الى الأموال - وفي بعض الأحيان كان من نصيب المدينة جزء منها . ويشير قانون جوستنيانوس ، حسب قرارات ثيودوسيوس وقالانتنيانوس أن $\frac{2}{3}$ محصول الرسوم كان يدخل الى الخزينة (Fiscus) ، أما $\frac{1}{3}$ الباقي فيظل تحت تصرف المدينة (١) . فتبريوس مثلا رغم أنه كان بعيدا عن الفترة التي أقر فيها قانون ثيودوسيوس الا أنه تدخل في السياسة المالية للمقاطعات ، نظرا للأزمات التي كانت تمر بها الدولة . فجمع لصالح الخزينة المركزية ما تجنيه المقاطعات من أرباح تحصلت عليها من جباية الرسوم الجمركية(2) .

VI- طريقة جباية الرسوم الجمركية

عرفنا سابقا أن معظم المنتوجات التي تنتقل عبر أراضي الامبراطورية الرومانية كانت تخضع للرسوم الجمركية ، وعرفنا كذلك أن بعض الأشخاص وعلى رأسهم الامبراطور، كان بامكانهم القيام بنشاطهم التجاري ، دون الخضوع لهذا القانون. كما تعرضت كذلك الى بعض الاجراءات التي اتخذتها السلطات لحماية مسؤولي الجباية و مراقبة أعمالهم من جهة أخرى .

والسؤال المطروح الآن هو كيف كانت تتم عملية الجباية ، ومن الأشخاص أو الشركات المكلفة بذلك؟ وهل شهدت هذه العملية تطورا عبر مراحل تاريخ الامبراطورية الرومانية ؟هذا ماسوف أحاول أن أتعرض له في هذا الجزء من البحث

تطور نظام جباية الرسوم الجمركية

في بداية الأمر ومنذ العهد الجمهوري ، كانت جباية الرسوم الجمركية في يد الشركات

(I) Cagnat (R), Etude... p.46.

(2) Delaet (S), op. cit. p.352.

أوستقراطية تتألف من طبقة الفرسان ، عرفت باسم (Societates Publicanorium) أو (Societates vectigalium)(١). ولم يكن أعضاء هذه الشركات هم الذين يقومون مباشرة بجمعها ، بل أوكلوا هذه المهمة الى عمال (Civitates) كانوا يختارونهم . وتبعا للعقود السنوية (Pactiones) المبرمة بين الطرفين ، كان هؤلاء يقدمون للشركات المبلغ المالي المتفق عليه ، مقابل الأعمال التي ينجزونها .

ونظرا للهيمنة التي كانت تتمتع بها هذه الشركات ، انتزع منها يوليوس قيصر حق جباية بعض الضرائب من الولايات الآسيوية مثل مقاطعة سوريا ، محاولة منه للتخفيف من قوتها (2).

أما في عهد تيبريوس فقد انتزع منها حق جباية ضريبة البورتوريوم . ومع مرور الزمن فقدت الشركات الجمركية أهميتها ثم اختفت . ومما ساعد على ذلك ، تدخل السلطات للحد من نفوذها ، وبالتالي اضعاف قيمة الأرباح التي كانت تتحصل على معظمها من الابتزاز ، مما أدى بالطبقة الغنية الى استثمار أموالها في مشروعات أكثر ربحا .

وما أن حل عصر تراجانوس (98 - II7) حتى عوضت كل هذه الشركات بالوكلاء (Conductores) ، وحل محل عبيد الشركات الجمركية ، العبيد التابعين لهؤلاء المسؤولين الجدد . وتجدر الملاحظة أن اسم الوكيل (Conductor) قد استعمل فقط في افريقيا وغالة والميريا . أما في المناطق الأخرى من الامبراطورية مثل آسيا وصقلية ، فقد أطلق على هذا المسؤول اسم (Promagister) (3) .

ومنذ ظهور الوكلاء أخذت الجباية تنظيما جديدا . فالمكاتب الموجودة في روما ،

(I) Cagnat (R), Etude... p.85.

(2) Delaet (S), op. cit. p.37I.

(3) Idem. p.37I sq.

والتي كانت تأخذ على عاتقها مهمة الاتصال بين الادارة المركزية والجباة قد اختفت ، اذ لم نجدلها أي أثر في الوثائق التي دونت بعد القرن الاول الميلادي • ولم يبق في روما الا بعض المكاتب التي تهتم بالحسابات العامة •

أما في المقاطعات وفي نفس المدن التي كانت توجد فيها الادارة المركزية قبل عهد الوكلاء ، وجدت مكاتب تراجع فيها الحسابات (Tabularium) • وكان على رأس كل مكتب موظف خاص مسؤول (Procurator) ، تمثلت مهمته في مراقبة التسيير المالي ومراجعة دفاتر الحسابات ، وكان يساعده في عمله موظفين وأصبحت من مهام الوكيل النظر في النزاعات التي تقوم بين الجباة والتجار ، بينما كانت من قبل في يد حكام المقاطعات •

وعموما كان صاحب هذا المنصب يتمتع بثروة مالية معتبرة ، حتى يتمكن من شراء المكاتب الخاصة بالادارة ، والعبيد المكلفين بمختلف المهام • وأحيانا كان الوكلاء يستخدمون عبيدهم الخصوصيين • ولم يكن للدولة أية سلطة على مؤلاء (العبيد) •

تميزت هذه المرحلة ، بان الامبراطور هو الذي كان يحدد مدة العقد ، كما كان يكلف الوكلاء بأن يقدموا كل سنة التقارير لخزينة الدولة • وتجدر الملاحظة أن مهمة جباية الرسوم الجمركية كانت في يد عمال خاصين ، أما مهمة الوكلاء فكانت تتمثل في المراقبة والتسيير (١) •

وشهدت الفترة الممتدة بين حكم ماركس أورليوس ودقليانوس طريقة جديدة في الجباية ، اذ أصبح العبيد التابعين للامبراطور مكلفين بجباية الرسوم الجمركية •

ولم يتم هذه التغيير دفعة واحدة في كل المقاطعات ، فمن المرجح أنه بدأ في منطقة اليريا • أما سبب هذا التغيير فيرجع الى الضيق المالي الذي عرفته خزينة الدولة نتيجة غزوات الأقوام البربرية على حدود الامبراطورية • وظل المركز الرئيسي لادارة مصلحة الرسوم في نفس المدن كما كان الحال من قبل (2).

(I) Delaet (S), op. cit. p.389.

(2) Ibid. p.398 sq.

كانت مصلحة الرسوم الجمركية منظمة ، يتقاسم الأعمال فيها عدة أشخاص من بينهم مايلي :-

- المكلفون بالحسابات وتنظيم البريد (Magister Societatis)
- المكلفون بعملية تفتيش البضائع (Scritationes)
- المكلفون بجمع الرسوم الجمركية (Publicani)
- المسؤولون على حراسة الخزينة (Arcarii) (I) .

VII-أهمية الضرائب على الناحية الاقتصادية والاجتماعية

بالمفهوم الحالي فان الرسوم الجمركية المقامة على حدود الدول ، تحمي المنتوجات الوطنية من منافسة البضائع الأجنبية ، وتحمي بالتالي الاقتصاد الوطني ، فهل هذه الفكرة سادت في الامبراطورية الرومانية ؟- فاذا أجبنا بالنفي ، فما درر الرسوم الجمركية الرومانية اذن ؟ وخاصة أننا نعرف أن معظم الرسوم المفروضة كانت تدفع على حدود الولايات الرومانية أي داخل أراضي الامبراطورية ؟

وتجدر الاشارة أن مصلحة الرسوم قد شهدت تغيرات أخرى في القرن الرابع الميلادي ، أي ابتداء من عهد الامبراطور دقليانوس . ولما كانت هذه التغييرات خارجة عن الفترة الزمنية المحددة لهذا البحث ، فبامكان المهتم بالموضوع الاطلاع عليها في المراجع التالية : -

-Cagnat (R), Etude... p.I02 sq ; Delaet (S), op. cit. p.468 sq.

(I) Cagnat (R), Etude... pp.98-99 ; Daremberg (Ch), Saglio (E), op. cit. T.IV, pp.59I-592.

ومن أهم الأدلة على أن البورتوريوم لم يكن يحمي المنتوجات الايطالية (خاصة بايطاليا) أن الامبراطور دوميتيانوس (Domitianus) أمر بنزع نصف أشجار العنب من ايطاليا ومنع زرع أشجار جديدة لحل مشكلة التضخم التي أصابت البلاد نتيجة لضعف حركة تصدير هذا المنتوج الى الولايات ، ولكنه لم يقم برفع قيمة الضريبة التجارية حتى يقطع أو يقلل منافسة هذه الولايات (١).
وبامكان القارئ أن يتساءل ، اذا عرف أن قيمة الرسوم الجمركية المفروضة على حدود الامبراطورية الشرقية ، كانت أكثر ارتفاعا من تلك التي كانت تفرض على حدود الولايات الرومانية ، أو في المناطق الداخلية من المقاطعات مثل الرسوم التي كانت تدفع على أبواب المدن أو على الجسور والوديان •
ونستنتج من هذا أن مهمة الرسوم الجمركية هنا تختلف عن الرسوم الأخرى ، فدورها يتمثل في ايقاف أو تحديد تسرب المعدن الثمين خارج الامبراطورية نتيجة لشراء البضائع الكمالية خاصة منذ القرن الثاني الميلادي •
كما أستعمل البورتوريوم كذلك كسلاح ضد القبائل الجرمانية ، ومنع بواسطته تصدير المنتوجات التموينية كالقمح والزيت والأسلحة والحديد (2). من أهم الأدوار التي لعبها البورتوريوم (Portorium) في حياة الرومان كان على الصعيد الاجتماعي حيث قام بتشغيل عدد كبير من السكان ، خاصة العبيد منهم • وقد حدد العدد الأدنى من المشتغلين بهذه المصلحة بحوالي عشرين ألف رجل (3).

(I) Delaet (S), op. cit. p.449.
(2) Ibid. p.450.
(3) Ibid. p.449.

VIII- الرسوم الجمركية الافريقية

عرفت الرسوم الجمركية في افريقيا باسم الرسوم الافريقية الأربعة (١) (Quuatuor Publica Africae) . وقد أثارت هذه التسمية اختلاف وجهات نظر الباحثين ، فمنهم من يرى أنها كانت تدل على ضريبة البورتوريوم فقط. ومنهم من يرى أنها تدل على أربعة ضرائب مختلفة ، ولكنهم لم يتفقوا على تحديدها (2). ومن المرجح أن هذه الرسوم الأربعة ، أصبحت تحت ادارة مركزية واحدة بين سنتي 20 و 30 م ، أي في عهد الامبراطور تبريوس . وكان البورتوريوم يمول خزينة الدولة (3). في بداية الأمر حتى عهد الامبراطور ماركس أورليوس كانت الرسوم الافريقية ومن بينها البورتوريوم تجمع من طرف شخص عرف على النقوش باسم وكيل الرسوم الافريقية الأربعة (4)(Conductor Quuatuor Publ. Afr.) . ومع التعديل الذى حصل فيما بعد أوكلت هذه المهمة الى (Procurator IV Publicorium Africae) وذلك ابتداءا من عهد **الامبراطور سبتيموس سيفيروس** اعتمادا على نقش يعود الى سنة I98 م نقش عليه هذا المنصب الجديد (5) .

(I) Cagnat (R), Etude... p.7I.

(2) Delaet (S), op. cit. p.254.

(3) Ibid. p.254.

(4) Academie des Inscriptions et belles lettres, Comptes rendus des Séances de l'année I85I, note n°I. p.74.

(5) Lecoq (A), " Le commerce... ", p.333 ; Delaet (S), op. cit. p.409, note n°I.

عثر علماء الآثار على عدة نقوش في المغرب تؤكد وجود عدة محطات خاصة بمصلحة الجباية • ففي منطقة جيجل عثر على نقشين يؤكدان أن هذه المنطقة قد احتضنت مكاتب تابعة لمصلحة الرسوم الجمركية ، ويرجع اختيار الحكام لها لموقعها الهام، اذ كان يمر بها الطريق الرئيسي الواصل بين تبسة وسطيف مارا بقسنطينة •
كما كانت لامباز محطة ذات أهمية كبيرة ، أنشئت حول المركز الرئيسي للفرقة الثالثة الأغسطية ، ومنها تفرعت عدة طرق نحو قرطاجة وتبسة وسطيف وبسكرة فمن الطبيعي أن يختار هذا المكان ليكون محطة للرسوم الجمركية • ونفس الشيء بالنسبة لمحطة زراية (Zaraï)، التي كانت تتصل بلامباز وتبسة وبسكرة وفريانة وقابس ، بالاضافة الى موقعها على طريق القوافل الرابط بين موريطانيا وطرابلس والمناطق الجنوبية للأوراس• تم العثور في محطة زراية على وثيقة هامة (١) آثارت وجهات نظر مختلفة • كما تم العثور في سطيف على نقش يؤكد وجود محطة جمركية بها • وسبب اختيار هذه المنطقة هو اتصالها بجيجل وجميلة وسكيكدة • اضافة الى محطة Bisica (Henchir m'heimes) القريبة من روافد وادى مجردة(2).
وتجدر الملاحظة أنه رغم عدم عثور الباحثين على ما يؤكد وجود محطات جمركية في موريطانيا الطنجية ، فمن المحتمل أنها كانت تابعة لمقاطعة افريقيا، ولم تكن مقاطعة جمركية مستقلة •
اضافة الى هذه المكاتب والمحطات التي أنشئت في المناطق الداخلية ، وجدت مكاتب البورتوريوم في الموانئ الافريقية نظرا للدور الهام التي كانت تقوم به في عملية التصدير ، ومن هذه الموانئ وعلى سبيل المثال لبدة وقرطاجة وأوتيكة وسكيكدة الخ •••

---

(١) أنظر أعلاه .

(2) Delaet (S), op. cit. p.259 sq.

تم العثور في كل من قرطاجة (١) وسكيكدة (2) على نقوش ومجموعة من الأختام تذكر قرطاجة كمركز رئيسي لمصلحة الجباية بافريقيا .

ضريبة زراية

أثارت الرسوم الجمركية التي كانت تدفع في هذه المنطقة عدة تساؤلات ونظريات مختلفة من بينها مايلي :-
لماذا وجدت هذه المحطة في هذه المنطقة - هل كانت رسوما تدفع لمرور البضائع من المدينة ، أو كانت رسوما خاصة **بمرور البضائع عبر الأودية والجسور**.وما سبب انخفاض قيمة الرسوم في هذه المحطة وهل قائمة البضائع المذكورة ، هي التي كانت خاضعة فقط للرسوم الجمركية . ولماذا دونت هذه الوثيقة بعد رحيل الفرقة العسكرية التي كانت مستقرة فيها (3) .

---

(١) لمزيد من المعلومات حول هذه النقوش أنظر: -Delaet (S), op. cit. p.259

(2) لمزيد من المعلومات حول هذه النقطة أنظر:

-Fournier, "Plombs antiques", in R. Af., T.IX, p.I57 sq.

ويصف صاحب المقال الأختام التي وجدت في ميناء سكيكدة ، ويشير كذلك الى الأختام المشابهة التي وجدت في طرابلس .

(3) لمزيد من المعلومات حول هذه التساؤلات أنظر:

-Delaet (S), op. cit. p.269 sq ; Cagnat (R), Etude...,p.II2 sq. Dermon (J.P.), " Note sur le tarif de Zaraï ", in C.T.nº47-48, Ière année, I964, p.7 sq ; Picard (Ch.G.), Castellum Dimidi, Paris, I947, p.42. ;Bourgarel-Musso (A), "Recherches économiques sur l'Afrique romaine", in R. Af, I934, T.75, pp.367-368.

رغم اختلاف النظريات حول هذا الموضوع ، الا أننا لانستطيع تجاهل هذه الرسوم، لأنها المصدر الوحيد الذى يعطينا فكرة ، ولوبسيطة على قيمة الرسوم الجمركية في افريقيا وخاصة بين القرنين الأول والثالث الميلاديين (١) .

تم تدوين هذه الوثيقة سنة 202 م، بعد رحيل الفرقة العسكرية التي كانت مستقرة في هذه المنطقة وقد أطلق عليها كانيا (Cagnat) (2) ، اسم :-

(Cohors Comma Genorum Equitata)

ويرى بعض الباحثين أن جباية الرسوم الجمركية في زراية كانت من مهام هذه الفرقة (فالجباية كانت عسكرية) • وبعد رحيلها كان من الضرورى تدوين الرسوم حتى يتضح الأمر للسكان (3) •

أما البعض فيحصرون دور القادة العسكريين في مراقبة الأسواق وحالة المنتوجات التي تباع فيها • فجباية الرسوم لم تكن في يوم من الأيام من اختصاص الجنود ، اذ ظلت طوال تاريخ الدولة الرومانية مدنية (4)• فاذا أخذنا بالفكرة الأخيرة ، فمن كان يقوم بهذه المهمة اذن؟ ولماذا دونت هذه الوثيقة بعد رحيل الفرقة العسكرية؟ وما علاقة هذه الرسوم بالفرقة العسكرية؟

من أهم الأجوبة على هذه التساؤلات ما أورده درمون (Dermon)(5) ، الذى ذكر أن هذه المنطقة كانت عسكرية ، وتحملت بموجب ذلك على امتياز.

(I) Delaet (S), op. cit. p.27I.
(2) Cagnat (R), L'armée romaine et l'occupation militaire sous les empereurs, Paris, MDCCCXCII, p.248.
(3) Cagnat (R), Etude... p.II6.
(4) Delaet (S), op cit. p.267.
(5) Dermon (J.P.), op. cit. p.9.

عدم دفع الرسوم الجمركية ، فوجب بعد رحيل الفرقة تدوين قانون جمركي(١).
وأهم البضائع المذكورة في هذه الوثيقة : منتوجات حيوانية وزراعية (2).
فالبضائع أو المنتوجات الرعوية المذكورة في الوثيقة كان مصدرها شط الحضنة
باعتباره منطقة رعوية ، وباعتباره كذلك قريب من زراية .
أما المنتوجات الأخرى غير الرعوية مثل الاسفنج ، فكانت تجلب من السيرت
الصغرى أو قابس . أما الجاروم (Garum) فكان يستورد من منطقة لبدة،
باعتبارها مركزا هاما لصناعته .
ولما كانت زراية تقع بالقرب من المناطق الزراعية ، فالمرجح أن الخمر المذكور
في هذه التصرفة كان يجلب من نوميديا وشمال موريطانيا . أما الزفت (القار) فمصدره
المناطق الجبلية الرطبة . ومن المحتمل أن القماش الأرجواني كان يجلب من جزيرة
جربة أو القل ، اعتمادا على آثار تؤكد وجود مصانع للأرجوان في هذه المناطق (3) ،
فموقع زراية قد سمح لها بعقد علاقات تجارية مع مختلف المناطق : الرعوية والزراعية
والساحلية . كما وضحت هذه الوثيقة وجود حركة تجارية بين مناطق تابعة للامبراطورية
الرومانية ومناطق مستقلة عنها . فشط الحضنة كان بعيدا عن سلطة الحكومة في
الفترة التي دونت فيها هذه الوثيقة (4).
يرى روجي(Rougé)(5) أن تصرفة زراية كانت خاصة بضريبة (Octroi)
التي كانت تفرض على البضائع الداخلية لهذه المدينة .ومن المحتمل أن هذا

(I) Delaet (S), op. cit. p.267.

(2) ـ أنظر قائمة هذه البضائع :
-Cagnat (R), Etude... p.I4 ; Rougé (J), Picard (Ch), Textes... p.I77.

(3) Dermon (J.P.), op. cit. p.I3 sq.

(4) Delaet (S), op. cit. p.I9.

(5) Rougé (J), Picard (Ch), Textes... p.I78.

الباحث اعتمد في هذه الفكرة على قيمة الرسوم المدونة في وثيقة زراية ، باعتبار أن الرسوم الجمركية المدفوعة في المحطات الداخلية كانت أقل من تلك التي كانت تدفع أو تفرض سواء على حدود أراضي الامبراطورية أو حدود الولايات الرومانية . والسؤال المطروح هو هل اعتبر الرومان المنطقة الواقعة خارج الليمس منطقة خارجة عن حدود امبراطوريتهم . فاذا كانت الاجابة بنعم ، فاننا نستنتج أن هذه الرسوم قد فرضت عند دخول وخروج المنتوجات من المناطق التابعة لروما ، الى مناطق (مستقلة عنها أو) غير خاضعة لسلطتها .

فمنطقة زراية كانت تستقبل البضائع المختلفة مثل الجلود ، والقماش والحيوانات التي كانت تجلب من طرف الرحل الآتيين من الصحراء مقابل ذلك كان هؤلاء البدو (الأجانب) يشترون البضائع الكمالية مثل الأرجوان والخمر والجاروم (١) .

وهناك شيء آخر يثير الانتباه ، فجل المنتوجات المذكورة في الوثيقة غريبة عن زراية ، فمن المحتمل اذن أن تكون هذه المحطة خاصة بالمكوس .(Péages)، التي كانت تفرض على البضائع المنقلة عبر الطرق والجسور .

ومن المرجح كذلك أن قائمة البضائع المذكورة في الوثيقة كانت تمثل فقط البضائع الأكثر تداولا بين الناس (2) .

حاول بعض الباحثين اعتمادا على ثمن البضائع المحددة في وثيقة زراية تحديد قيمة الرسوم الجمركية المفروضة في هذه المحطة .

كانت قيمة الرسوم الجمركية المأخوذة على القماش والجلود والاسفنج : 2 % ؛ على الماشية : 0,375 % ؛ على العبيد :0,3% . (3) .

(I) Dermon (J.P.), op. cit. p.20.

(2) Delaet (S), op. cit. p.427.

(3) Ibid. p.269.

IX- الرسوم الجمركية في ايطاليا

فرضت على حدود ايطاليا ومواندها رسوما خاصة من بينها كوادرا غسيما غاليا روم (Quadragasima Galliarum) وكوادرا غسيما هيسبانيا روم[1] (Quadragasima Hispaniarum).كما كان التجار يدفعون على أبواب مدينة روما رسوما جمركية لادخال منتوجاتهم. وقد أقيمت لهذا الفرض مجموعة من المعالم توضح الحدود التي يتم فيها جباية هذه الرسوم ، يعود انشاؤها الى فترة الحكم المشترك لماركس أوريليوس وكومودوس (2) ، عرفت مدينة روما كذلك أنواعا عديدة من الرسوم الجمركية ، من أهمها تلك التي فرضها الامبراطور كاليكولا على كل بضاعة تباع في الأسواق الرومانية . ألغيت من طرف الامبراطور كلوديوس ، ولكنها وجدت فيما بعد في عهد ماركس أوريليوس حسب ما توضحه بعض النقوش (3).

كما وجدت في روما - ومنذ عهد الامبراطور تبريوس - مكاتب خاصة تراجع فيها الخطوات الأخيرة في عملية الجباية . ووجد على رأس كل مكتب مسؤول خاص يختار من العبيد المحررين التابعين للامبراطور(Procurator). وكانت تحت سلطته مجموعة من الاشخاص جلهم من العبيد أو العبيد المحررين. وأحيانا كان هذا المسؤول يدير عدة مكاتب في آن واحد مثلما هو الحال بالنسبة لمكتبي افريقيا وغالة (4) .

X- قيمة الرسوم الجمركية

كانت قيمة الرسوم الجمركية تختلف من منطقة الى أخرى في الدولة الرومانية . قدرت قيمتها على حدودها الشرقية بحوالي 25 % ، أما على حدود الولايات فكانت تتراوح بين 5 % أو 2,5 % أو 2 % .

(I) Daremberg (Ch), Saglio (E), op. cit. T. , p.593.

(2) Delaet (S), op. cit. pp.345-346.

(3) Cagnat (R), Etude... , pp.99-IOI ; Delaet (S) op. cit. p.373 sq.

(4) Delaet (S), op. cit., pp.450-45I.

أما الضرائب التجارية التي كانت تدفع أثناء المرور عبر الجسور، أو عند دخول المدن المختلفة فكانت قيمتها أقل من ذلك • وكان التاجر مضطرا لدفع قيمة هاتين الضريبتين في كل مكتب مخصص لها قبل الوصول الى المكان المرغوب فيه(١).

كانت الأموال التي تجنيها الدولة من الجباية تدخل الى خزينة الدولة (Aerarium) وهذا طوال العهد الجمهوري• وبعد أن أنشأ أو غسطس خزينة جديدة (Fiscus) ، أصبحت الأموال موزعة بينهما • ومع مرور الزمن زال التمييز بين الخزينتين ، اذ سيطر الامبراطور عليهما ، وفقد الصندوق الأول أهميته وانحصر دوره في مدينة روما فقط (2).

الى جانب الرسوم الجمركية التي كانت تثقل كاهل التجار ، وجدت مصاريف أخرى (Naulum) ، كان التاجر مضطرا لدفعها اذا أراد القيام بعملية تجارية مربحة • من أهم هذه المصاريف ما كان يدفعه لتغليف البضائع وتخزينها وحملها • وعليه - الى جانب هذا - أن يدفع أجرة أصحاب المراكب وحراس المخازن ، بما في ذلك أجرة كراء المخزن • وكانت هذه المصاريف تزداد كلما كبرت العمليات التجارية (3) •

مقابل هذه الأعباء ، منحت الدولة فئة من التجار امتيازات خاصة منذ العهود الأولى من تاريخ الامبراطورية • ففي سنة I9 م ، خفض الامبراطور تبريوس سعر القمح في روما ، مقابل ذلك قرر أن يدفع للتجار تعويضات تتمثل في اثنين سسترس لكل : I2,5 ل (4) •

(I) Delaet (S), op. cit. pp.450-45I. ; Serrigny (D), op. cit. T.II, pp.205-206.

(2) Delaet (S), op. cit. pp.364-365. Note nº 2.

- لمزيد من المعلومات حول الفرق بين الخزينتين أنظر :

-Daremberg (Ch), Saglio (E), op. cit. T.I,p.I09 sq ; T.II, p.II42 sq.

(3) Rougé (J), Recherches... pp.450-45I.

(4) Tacite, Annales, II,87.

كما أخذت الدولة على عاتقها - في عهد كلود يوس - جميع الخسائر التي تصيب السفن عند الابحار شتاءاً ، حتى يشجع أصحاب السفن للعمل لصالح الدولة (١)
ومن أهم التجمعات التي منحتها الدولة الامتيازات ، هي تجمعات ناقلي البضائع وخاصة تلك التي كانت تقوم بنقل القمح .

XI-المشاكل القانونية التي تتعرض لها التجارة البحرية :

من أهم النقط التي يمكن التعرض لها في هذا القسم ، العلاقات التي كانت تربط بين صاحب السفينة ومجهزها عند مايكون هذا الأخير غير صاحب السفينة .
وفي هذه الحالة يكون بامكان المالك أن يؤجرها الى أحد أبنائه أو أحد عبيده وتكون العلاقة بين الطرفين جد سهلة وبسيطة وفقا لتبعيتهما له . وكان هؤلاء الأشخاص يتمتعون بحرية واسعة . فباستطاعتهم عقد معاهدات جديدة .
أما اذا تعدوا حدود المسؤولية الموكلة اليهم ، مثل قيامهم باستغلال الأموال التي ربحوها في العمليات التجارية دون استشارة صاحب السفينة ، فلن يتحمل هذا الأخير مسؤولية ما يحدث .
وأحيانا كان صاحب السفينة يؤجرها لشخص لم يكن تحت سلطته (Potestas).
وكان بامكان هذا الشخص التصرف بكل حرية ، اذا لم يظهر في شروط العقد ما يحدد ذلك
واذا تعدى مجهز السفينة حدود العقد ، يكون مسؤولا على الأضرار التي تنجم عن ذلك . أما اذا أصابت السفينة أضرار كانت خارجة عن نطاق المجهز ، واذا لم يتعد هذا الأخير الشروط المبرمة بينه وبين صاحب السفينة ، فان هذا الأخير يأخذ على عاتقه كل الأضرار (2).
وأحيانا أخرى ، كان عدة أشخاص يأخذون مهمة تجهيز سفينة واحدة . فيعين كل شخص منهم من يمثله على ظهر السفينة ، ويكون مسؤولا أمامه فقط (Magister).

(I) Suetone, op. cit. Claudius, XVIII.
(2) Rougé (J), Recherches..., p.332 sq.

وكون هؤلاء الممثلين بذلك شركة (Societas) ، أعتبر كل عضو منها شريكا (Socius)، ولايبرم أى عقد الا بعد أن يتم الاتفاق بينهم، وفي بعض الاحيان كان مجهزو السفينة يعينون شخصا واحدا ينوب عنهم ، ويكون هذا الأخير مسؤولا أمام الجميع (1)، وكانت مدة الاتفاق بين صاحب السفينة ومجهزها يختلف من شخص لآخر .

فأحيانا كان الاتفاق لا يتعدى رحلة واحدة ، وأحيانا أخرى يطول لمدة سنوات . وكان ثمن الايجار يختلف بحسب الأشخاص . فنجد على سبيل المثال أن صاحب السفينة كان يكتفي بثمن الايجار دون الاهتمام بالأرباح التي تجمع من العمليات التجارية (2).

القروض البحرية

اختلفت أنواع القروض البحرية في العهد الروماني . من أهمها أن المقرض كان يقدم الى التاجر مبلغا معينا من المال ، دون أى شرط ، مقابل تسديد ما عليه عند عودته ، ولا تدخل في شروط الاتفاق المدة أو الفترة التي يقضيها التاجر في عرض البحر (3).

وجرت العادة أن المقرض كان يفضل توزيع رؤوس أمواله على عدد كبير من السفن ، ليتحاشى ضياعها . وأهم مثال على ذلك ما ذكره بلوتاركوس عن كاتون (Caton)(4) الذى وزع رؤوس أمواله على خمسين سفينة ، وجعل عبده المحرر(Quinctio) ساهرا على احترام بنود الاتفاقيات المتعلقة بكيفية تسديد الدين ، وتحديد قيمة الفائدة وفقا لما جنته العمليات التجارية (5) .

(I) Rougé (J), " Prêt et société maritime ", in Memoire of the American Academy in Rome, Vol. XXXVI, I980, p.297.

(2) Rougé (J), Recherches..., p.334.

(3) Ibid.

(4) قنصل روماني ولد سنة 234 ق.م ، حارب البذخ والأخلاق الاغريقية في روما . أراد تحطيم سلطة عائلة سكيبيون وقوة قرطاجة .

(5) Rougé (J), " Prêt... ", p.293 ; Szlechter (E), Le contrat de société en Babylonie, en Grèce et à Rome, Paris, I947, p.269 sq.

فنجد بأن كاتون كان شريكا ومقرضا في آن واحد . بلغت قيمة ما اشترك به $\frac{1}{50}$ من قيمة أسهم شركائه (١) .

وفي حالة عودة السفينة دون أية أرباح ، يقوم المستدين بتقديم ما تم رهنه في الشرط أو الاتفاق الذى تم بينه وبين المقرض . ومن المرجح أن قيمة الضمان كانت تفوق قيمة الاقتراض .

وكان بامكان المستدين أن يقترض أكثر من مرة ، اذا اقتضت الظروف ذلك ، مثل ضياع بعض الأجزاء من السفينة نتيجة تعرضها لعاصفة . فاذا كانت تجارته مربحة تمكن من تسديد ما عليه دون صعوبة . أما اذا لم تسعفه الظروف ، فانه يقوم بتسديد ما عليه تدريجيا . فلا يكون من حق المقرض الثاني المطالبة بأمواله مادام المقرض الأول ، لم يأخذ ماله .

عادة يتم تسديد الدين بعد عشرين يوما من وصول السفينة الى الميناء . فيصبح بعد ذلك من حق المقرض مصادرة السفينة أو البضاعة ، اذا رفض المستدين دفع ما عليه . وأحيانا كان المقرض يتمهل في المطالبة بتسديد الدين ، مع زيادة قيمة الربح . فيتفادى بذلك عملية المصادرة وما يحيط بها من متاعب (2) .

اختلفت قيمة الاقتراض البحرى ، فكانت تتراوح بين 33 % و 35 % (3) ، ووصلت في عهد الامبراطور جوستنيانوس الى 12 % (4) . ويرى بعض الباحثين أن القيمة الأخيرة كانت خاصة بالأشخاص الذين تجاوزوا المدة القانونية - بعد عشرين يوما من وصول السفينة الى الميناء - لتسديد ما عليهم (5) .

(I) Szlechter (E), op. cit. p.269.
(2) Rougé (J), Recherches..., p.356.
(3) Rougé (J), "Prêt...", p.293.
(4) Rougé (J), Recherches..., p.35I.
(5) Rougé (J), La marine..., p.I95.

الرمي

نقصد به رمي البضائع من السفينة قصد حمايتها أو حماية السفينة من الفرق . وكان قرار الرمي في يد قائد الدفة . تبدأ عملية الرمي عادة برمي البضائع المتراكمة على الجسر باعتبارها حملت زيادة عن طاقة السفينة ، ثم يبدأ في رمي البضائع المتواجدة في الأحواض ، فعدة السفينة وأخيرا المواد الغذائية. وليس كل بضاعة ترمى تنجو من الفرق ، لأن هذا مرتبط بنوعية البضاعة نفسها . وقد تملك السفن أحيانا رغم عملية الرمي. ولا يصبح الرمي قانونيا الا بعد اجراء تحقيق يؤكد فيه ضرورة ذلك (١). فبعد عملية الرمي ، وأذا غرقت السفينة وهرب بحارتها ، فانها تصبح ملكا للشخص أو الأشخاص الذين مكثوا على ظهرها ، حتى ولوكانوا مضطرين للبقاء . ولكن الامر يختلف بالنسبة لحطام السفينة ، اذ يظل ملكا لصاحب السفينة ، وهذا بعد القرار الذى صدر في عهد الامبراطور هادريانوس ، حيث ألغى حق استيلاء ملاك السواحل على السفن التي ترسو بالقرب من أملاكهم الزراعية .

وجاء في أمثلة أخرى أن حطام السفينة يصبح من نصيب الدولة. وأهم هذه الأمثلة تعود الى عهد الامبراطور ماركس أوريليوس ، وتتمثل في شكوى بعثها أحد الأشخاص ، يعترض فيها على مصادرة الدولة سفينته ، ولم يبدو في رد الامبراطور أنه عاتب على ما حدث . ونستنتج من هذا أن الدولة - في عهد الانطونيين - كانت تملك حق مصادرة حطام السفن وبيعه في المزاد ولكن مالبثت أن تنازلت عن هذا الحق لتشجيع الملاحة خاصة لما يتعلق الأمر بتموين روما . ولم يذكر هذا المرجع متى تم ذلك .

(I) Rougé (J), La marine..., pp.I98-I99.; Rougé (J), Recherches..., p.398 sq.

وتظل البضائع **الملقاة** في البحر بهدف انقاذ السفينة ملكا لصاحبها عكس تلك التي وجدت بعد غرق سفينة ما (١) .

والنقطة التي تثير الانتباه هي كيفية وصول البضائع الى صاحبها؟ خاصة اذا كانت ضمن بضائع أخرى؟

يتم عادة نقل السوائل والحبوب داخل الجرات (Amphorae). أما البضائع الأخرى فكانت تنقل بواسطة **حزم** مخيطة أو معقودة ، أو بواسطة السلات . وكانت الأمفورة تحمل عدة علامات أو اشارات تمكن صاحبها من الاستدلال عليها ، من أهمها تلك التي تدل على مكان صنعها ، واسم السفينة التي نقلت عليها واسم قائدها ، **ونوع** البضاعة التي تحملها ، بالاضافة الى اشارة المكاتب الجمركية وأخيرا اسم المرسل اليه . أما فيما يخص الحزم أو السلات ، فكانت تزود بأختام من الرصاص تمكن التاجر من معرفة بضاعته .

وأحيانا كانت قائمة البضائع المحملة على ظهر السفينة تدون في عدة **نسخ**، توزع على أصحاب البضائع وعلى المسؤول على السفينة . فكانت هذه التقارير تمكن أصحاب البضائع من معرفة حاجاتهم ، وطلب تعويض ما خسروه أو فقدوه - أثناء الرحلة بعد أن يتحقق **المجهز** من صحة ذلك (2).

(I) Rougé (J), Recherches..., p.336.sq.

(2) Ibid. p.366 sq.

القسم الثاني

وسائل التجارة

الفصل الاول : وسائل النقل التجاري

الفصل الثاني : شبكة الطرق

الفصل الثالث : عمال التجارة

وسائل النقل التجاري

لقد عرفنا الظروف التي كانت سائدة في ايطاليا والتي أدت الى نقص في المواد الزراعية والغذائية خاصة ، مما جعل هذه المنطقة بحاجة ماسة الى منتوجات افريقيا . فتحولت هذه الأخيرة الى سوق تجلب منه السلطات الرومانية ما تحتاجه الجماهير في روما .

ولما كان البحر هو الذي يربط بين المنطقتين، أصبحت السفن هي أساس النقل التجاري؛ وقد تأكد الأباطرة الرومان من الدور الذي كانت تلعبه السفن ، فنجدهم قد أمنوا الموانيء وزودوها بكل المرافق الضرورية ، مثل انكاسرات والأرصفة حتى لا تتعرض السفن لأ[illegible]ره خاصة اذا علمنا أن معظمها يظل مستقرا في الموانيء طوال فصل الشتاء . ولتشجيع بناء السفن ذات الحمولة الكبيرة ، منح الحكام أصحابها عدة امتيازات منذ القرن الأول الميلادي .

وسوف أتعرض في هذا الفصل الى أشكال السفن التجارية ، وحمولتها ، والمواسم التي كانت تبحر فيها (١) .

I- أشكال السفن التجارية

رغم أن موضوع أشكال السفن التجارية قد حظي بدراسات وفيرة غير أنه ما يزال غامضا في بعض جوانبه ، لعدم دقة الوثائق المتعلقة به . ورغم عثور الباحثين على رسوم لبعض السفن فمن المستحيل التأكد من أنها رسوم أصلية ، أو نسخ لصور أخرى .

---

(١) أما بالنسبة للنقط المرتبطة ببعض تقنيات السفينة أو طريقة بنائها . فيستطيع المهتم بالأمر من أن يطلع عليها في هوامش الفصل الخاص بعمال التجارة .

وأهم مثال على ذلك فسيفساء كاقلياري (Cagliari) (١) التي تعتبر من النوع الرديء ، اذ تصور السفينة قصيرة ، ارتفاعها مساو تقريبا لطولها ، والدفة عبارة عن مجرفة غير متناسقة مع حجم السفينة ، أما شراع الصاري الكبير فلا يحمل العارضة،وشراعها المثلث ملتصق بالشراع الكبير .

وعلى عكس ذلك تظهر فسيفساء سلكتوم(Syllectum) (2) أكثر رشاقة . واذا بدت احدى سفنها طويلة الشكل فهذا ينطبق مع رغبة الرسام حتى يظهر الرسم أكثر جمالا (3).

الى جانب هذا ورغم كثرة الوثائق التصويرية ، الا أن فوائدها بالنسبة للباحثين جد محدودة ، فهي في معظمها لاتبين سوى مناظر جانبية (4) . ورغم ذلك فاننا نستطيع أن نقسم السفن التجارية حسب أشكالها الى مايلي : -

١- السفن غير العناصرية : أطلق هذا الاسم على السفن التي يكون فيها الجؤجؤ مدبب الرأس (5). ينتهي في بعض الأحيان بمهماز للزخرفة (6).

---

(١) مدينة تقع بسردينيا .

(2) فسيفساء عثر عليها بميناء أوستيا .

(3) Rougé (J), Recherches..., pp.I73-I74.
(4) Le Gall (J), " Un modele réduit du navire marchand romain ", in Mélanges Charles Picard, 6ème série,T.XXXI, Paris, I949, p.607.
(5) Duval (P.M.), " La forme des navires d'après la mosaîque d'Althiburus ", in M.A.H., T.LXI, I949, p.I2I.
(6) Rougé (J), La marine..., p.I84.

أما المؤخرة فتبدو مستديرة ومرفوعة (١) . وحسب فسيفساء ألتيبروس (Althiburus) فان هذا النوع من السفن كان يحمل أسماء ، مختلفة ، تبعا لحجم السفينة ومهمتها ، فالزوارق الصغيرة كانت تسمى موسكولوس (Musculus)، أو استلاتا (S tlatta) أو راتيس (Ratis) (2).

أما سفن ملاحة السواحل فكانت تسمى أكتوآريوس (Actuarius) (3) . بالاضافة الى سفينة البونتو (Ponto) وهي سفينة شراعية ذات صاريين ، أحدهما في الوسط والآخر مائل نحو الأمام (4). وتذكر بعض النصوص أن البونتو زورق خاص بالأنهار من أصل غالي (5). وقد أثار هذا الأمر الدهشة ، لأنه من الغريب أن تخترق سفينة غالية البحر الأبيض المتوسط وتصبح - حسب النقوش - من أهم السفن التجارية (6).

2 - <u>السفن التناظرية</u> : تبدو هذه السفن مستديرة الشكل ، ترتفع المؤخرة بنفس علو المقدمة (7). أما جوانبها فهي مقببة ولا يوجد اختلاف بين أجزائها الا في الزخرفة (8). ومن أهم أنواع السفن التناظرية هي الكوربيتة (Corbita)،

(I) Duval (P.M.), "La forme...", p.I34.

(2) لمزيد من المعلومات أنظر: المرجع السابق ، ص 36 وما بعدها .

(3) Rougé (J), La marine..., p.I58.

(4) Duval (P.M.), "La forme...", p.I34.

(5) Cesar (J), Oeuvres, commentaires sur la guerre des Gaules, suivies des commentaires sur la guerre civile, III,29, T.II, Traduction d'Artaud, Paris, (S.D.).

(6) Rougé (J), La marine..., p.I86.

(7) Duval (P.M.), "La forme...", p.I2I.

(8) Rougé (J), Recherches..., p.74.

وهذه التسمية مشتقة من كلمة كوربيس (Corbis) بمعنى السلة ، وتظهر هذه السفينة بصار واحد [1] . وبينت الآثار أن هذه الأخيرة كانت مستعملة بكثرة في الحوض الغربي من البحر الأبيض المتوسط [2].

II- تخصص السفن التجارية :

عرفت التجارة البحرية أنواعا عديدة من السفن المخصصة لنقل بضاعة معينة من أهمها مايلي : ـ

١) الهيباقيناس (Hippagines) : وهي سفن تناظرية-رغم أن أطرافها تبدو مقببة ـ كانت مخصصة لنقل الأحصنة . وحتى يكون سطح السفينة كبير المساحة ، صمم هيكلها عريضا في الخلف والأمام ، وقاعدتها مسطحة [3]. كما زود طرفها الجانبي بباب ، يتحول الى جسر صغير ليسهل عملية دخول الأحصنة من السفينة . وكانت السفن المستعملة في نقل حيوانات السيرك مهيأة ـ هي الأخرى ـ بصفة خاصة تتناسب مع هذا النوع من الحمولة [4] .

2) لابيداراى نافس : (Lapidarae Naves) أستعملت هذه السفن في نقل الأحجار [5] . لذلك كانت تمتاز بالصلابة والبطء ، وهذا يدل على أهمية هذه الاحجار في عملية البناء عند الرومان [6].

(I) Duval (P.M.), " La forme... ", p.I33.
(2) Rougé (J), Recherches...,p.74.
(3) Duval (P.M.), " La forme... ", p.I35.
(4) Rougé (J), La marine..., p.I89.
(5) Ibid.
(6) Rougé (J), Recherches..., pp.76-77.

ويدخل في هذا النوع كذلك تلك السفن الضخمة المستعملة في نقل المسلات الى روما مثلما حدث في عهد الامبراطور كلاوديوس (١).

ولم تكن كل السفن مخصصة لنقل حمولة معينة ، لأن نقل أية بضاعة كان يتماشى مع رغبة مجهز السفينة أو صاحبها (2).

وأحيانا كانت السفن تصادر وقت الحرب لنقل القوات المحاربة ، وخاصة منذ النصف الثاني من القرن الثالث الميلادى ، حين اختفت البحرية الحربية (3).

III-حمولة السفن التجارية

مازال موضوع حمولة السفن التجارية غامضا وغير دقيق ، نتيجة النقص الموجود في الوثائق المتخصصة . فنحن لا نستطيع تحديد حمولة أية سفينة الا اذا تمكنا من معرفة مقاييسها وشكلها ، وهذه أشياء صعبة جدا نظرا للفرق الزمني ومؤثرات القرون واختلاف نظريات الباحثين في تحديد وحدات قياس الحمولة، نتيجة تنوع المقاييس المستعملة قديما (4).

حتى ولو عرفنا حمولة السفن القديمة فاننا لا نستطيع أن نطبق مقاييسها على سفن العصر الوسيط والحديث لأن قيمة الطنة (5) تتغير من عصر الى عصر ومن منطقة الى أخرى (6).

(I) Suetone, T.I, Claudo,22.

(2) Rougé (J), Recherches..., p.77.

(3) Courtois (Ch), " Les politiques navales de l'Empire Romain ", in Revue Historique. T.CLXXX, I939, p.256.

(4) Rougé (J), La marine..., p.83 ; Rougé (J), Recherches... pp.66-67.

(5) الطنة: وحدة قياس سعة السفن ، تساوى : 2,83 م3

(6) De Saussure (H), " De la marine antique à la marine moderne ", in Revue Archéologique , Sixième série, T.IX, Janvier-Juin, I937, p.93.

اضافة الى ذلك اعتقد بعض الباحثين أن حمولة السفن التجارية الرومانية كانت ضعيفة [1] ، واعتمدوا في ذلك على أن الامبراطور كلوديوس أمر باغراق السفينة التي قامت - في عهد الامبراطور كاليكولا - بنقل مسلة من الفاتيكان الى روما ، قدرت حمولتها ب 450 طن . أستعملت هذه السفينة بعد اغراقها في نهر التيبر كرصيف حاجز (كاسر الأمواج)[2] .

وأهم الأمثلة على حمولة السفن التجارية ما ذكره لوسيان (Lucien) حول سفينة ازيس (Isis) التي كانت تنقل القمح من الاسكندرية الى روما . بلغ طول هذه السفينة 53,28 م ، أي ما يعادل 20 ذرعا وعرضها 13,32 م أي ما يعادل 30 ذرعا ، أما عمقها فقد بلغ 12,88 م . رغم هذه المقاييس ، الصحيحة فان محاولة تحديد حمولة هذه السفينة كانت جد مختلفة [3] .

فكوستير [4] (Koster) حدد حمولة سفينة ازيس ب 2893 طنة .

أما دوسوسور [5] (H. De Saussure) فقد توصلت الى تقدير حمولتها ب 1.146 طن .

وبعد ذكر حسابات وتحاليل تمكن روجي [6] (Rougé) من اعطاء أرقام تختلف عن الأرقام المذكورة اذ قدر حمولتها ب 9.114 $م^3$.

ولكن هذا الاختلاف لا يعني أن الباحثين لم يتوصلوا الى تقدير حمولة السفن التجارية الرومانية ، فالمصادر القديمة أشارت الى هذه النقطة .

---

(1) Lefebvre des Noettes (Ct), " Les nefs mediévales contre les galères antiques au siège de Constantinople en 1453. Contribution à l'histoire du gouvernail." In <u>La revue de de Paris</u>. Tome : V, Sept-Oct. 1933.

(2) Lefebvre des Noettes (Ct), De la marine antique à la marine moderne. Paris, Collin, 1935, pp. 70-71.

(3) Rougé (J), Recherches..., p.69.

(4) Ibid., p.69.

(5) De Saussure, op. cit., p.93.

(6) Rougé (J), Recherches..., p.70.

فسويتونيوس (١) (Suetonius) مثلا قد ذكر بأن الامبراطور كلوديوس قد منح بعض الامتيازات لأصحاب السفن التي تصل حمولتها 10.000 موديوس (2) ، اذا قبلوا العمل في مصلحة الأنونة .
واعتمادا على هذا المقياس ، وصلت حمولة هذه السفن 87.500 لترا .
ومع زيادة الحاجة الى التموين نجد أن الامبراطور ماركوس أوريليوس قد منح الامتيازات المذكورة الى أصحاب السفن التي بلغت حمولتها 50.000 موديوس (3) ، أي مايعادل 437.500 لترا .
ونستنتج من هذا أن حمولة السفن قد ارتفعت نتيجة الظروف التي كانت تعيشها الامبراطورية الرومانية . وتمثل ذلك في ازدياد الحاجة الى المواد الغذائية - بالخصوص - مما أدى كذلك الى اتساع حجم السفن حتى يتمكن ملاكها من التمتع بالامتيازات المتمثلة خاصة في عدم دفع الرسوم الجمركية عند نقل البضائع في مختلف أنحاء الامبراطورية .

مواسم الابحار

كانت السفن التجارية تبحر عادة في فصل الربيع . وكان البحارة يقيمون بهذه المناسبة احتفالا عرف باحتفال ازيس (Isis) (4) ، للتعبير عن هدوء

(I) Suetome, op. cit. Claude, XVIII.

(2) وحدة قياس تساوى 8,75 ل .

(3) Rougé (J), Recherches..., p.298.

(4) انتقل الاعتقاد بهذه الالهة عن طريق احتكاك البحارة الايطاليين بالمصريين ، أو عن طريق استقرار هؤلاء في الموانيء الايطالية -
انظر :-

-Dubois (Ch), "Cultes et Dieux de Pouzzoles, in M.A.H., 22ème année, I902, pp.42-43.

عـواصف فـصل الشـتاء واستئناف الملاحـة (١).

وعرفت الفتـرة التي كانت تمنع فيها ، أو تحـدد فيها الملاحـة ، في المصادر القديمـة باسـم (Mare Clausum) بمعنى البحـر مغلـق . ولم يتفـق الباحثـون في تحديد هذا المصطلح فمنهـم من يـرى أن الابحـار كان ممنـوعا (2)، ومنهـم من يـرى أنـه كان يقـل فقـط (3).

اختلف المؤرخون في تحديد الفتـرة الزمنيـة التي تعرف بفتـرة "البحر المغلق". فمنهـم من حددها من أكـتوبر الى شهـر مارس (4). ومنهـم من جعلها تمتـد مـن سبتمـبر الى أفريـل (5). في حيـن أخر بدايتها الفريق الثالث فجعلها تبـدأ من شهـر أكـتوبر وتنتهـي في أفـريل . (6). أما الفريق الرابع والاخـير فقد حدد بدايتها

(I) Saint Denis (E), " Mare Clausium ", in Revue des Etudes Latines, T.XXV, I947, p. ; De Fontenu, "Discours sur Isis adorée chez les Sueves sous la figure d'un navire avec quelques remarques sacrées chez les anciens", in Histoire de l'académie royale des Inscriptions et belles lettres, T.V, MDCCXXIX, p.I92 sq.

(2) Vars (J), L'art nautique dans l'antiquité et spécialement en Grèce, Paris, I887, p.

(3) Saint Denis (E), "Mare...", p.200.

(4) Vars (J), op. cit. p.

(5) Rougé (J), " La navigation Hivernale sous l'Empire Romain " in R.E.L., T.54, I952, p.

(6) Daremberg (Ch), Saglio (E), op. cit. T.IV, p.8.

بشهر نوفمبر ونهايتها بأوائل مارس (١) .
والسؤال المطروح هو: هل أن الملاحة تمنع منعا باتا في فصل الشتاء ؟
اعتمادا على المصادر القديمة ، أقر الباحثون بوجود الملاحة والابحار شتاء ، وذلك لظروف خاصة . فنظرا لسعة سواحل البحر الأبيض المتوسط وكثرة الموانئ ، لم يكن باستطاعة الدولة منع الابحار في هذا الفصل . زيادة على ذلك فان ضرورة وصول البريد والتموين في الوقت المحدد لهما ، قد أدت الى تجاوز هذه العادة. فبعض النصوص مثل رسائل شيشرون(Ciceron) تؤكد استمرارية البريد بين مختلف الولايات ، رغم فترة " البحر المغلق "(2) .
كما وجدت نصوص أخرى تؤكد خروج السفن الحربية وقيامها بأعمال عسكرية في فصل الشتاء ، مثلما حدث في الحرب البونية الثانية (3) .
ولم ينحصر الابحار شتاء لدى السفن الحربية أو البريد فقط ، فالملاحة التجارية عرفت كذلك هذه الاستثناءات :-
ففي سنة I5م كادت المباعة التي حدثت في روما أن تؤدي الى قتل الامبراطور كلوديوس ، وتشجيع خروج البحارة شتاء وعدهم بامتيازات هامة ، لنقل القمح الى روما (4). فالأباطرة أمروا بالابحار شتاء ، نتيجة لظروف متنوعة كالمجاعات والحروب ، وتلقى البحارة نتيجة ذلك امتيازات خاصة ، ومن المرجح أنهم كانوا يقومون بأعمالهم الخصوصية في الموسم العادي للملاحة (5).

(I) Saint Denis (E), "Mare...", p.I96.

(2) لمزيد من التفاصيل أنظر : المرجع السابق ، ص. 203 وما بعدها .

(3) لمزيد من التفاصيل أنظر: المرجع السابق ، ص. 200 وما بعدها .

(4) Saint Denis (E), "Mare...", p.206.

(5) Rougé (J), " La navigation...", p.324.

والى جانب هذه المعلومات توجد أمثلة أخرى تقر فكرة موسم " البحر المغلق "(١).
وتجدر الملاحظة أن جل الامثلة التي أوردها هؤلاء الباحثون ، تروى رحلات أشخاص اضطروا الى التوقف في المواني في فصل الشتاء ، ولكن هذا التوقف لم يتم استنادا الى نصوص قانونية أو حكومية ، بل جاء نتيجة للاتفاقيات التي تمت بين ركاب السفينة وطاقمها ، أو بين البحارة . اضافة الى ذلك فانني لم أستطيع أن أحصل على نص القانون الذى منع الابحار شتاء - ما عدا نص واحد يرجع الى القرن الرابع الميلادى - وربما كانت هذه عادة أملتها أخطار الملاحة الشتوية نظرا للمواصف التي تعرقل سير السفن وتؤدى في كثير من الأحيان الى اغراقها . فالخوف هو الذى أملى هذه الضرورة .
جاء في النص القانوني السابق الذكر والذى يعود الى القرن الرابع الميلادى ، منع نقل البضائع الخاصة بالدولة في الفترة المحددة بين شهر أكتوبر الى بداية شهر أفريل (2) . مما يبين أن هذا القانون لم يكن ساري المفعول على التجار الخواص اذ كان بامكانهم نقل المنتوجات شتاء . رغم خطورة هذا الفصل أثناء الابحار يمتنع البحارة عن قطع أظافرهم وشعورهم ، حتى يبعدوا سوء الحظ . وكانت الأشرعة تحمل تمنيات الملاحين بملاحة سعيدة . وكان البحار يفي - عادة - بالوعود التي قطعها على نفسه عند شعوره بالموت وهو في عرض البحر ، عند عودته سالما .

وعند الرجوع ، وقبل وصول السفينة الى الميناء ، يقام احتفال آخر تكريما للالهة التي تحمل السفينة اسمها . أما اذا تعلق الأمر بوصول أسطول تجارى ، فان الاحتفال يقام في أولى سفن هذه المجموعة . ومن العسير معرفة الشخص الذى

---

(١) لمزيد من التفاصيل أنظر : -
- Saint Denis (E), " Mare... ", p.317 sq.
(2) Rougé (J), " La navigation... ", p.325.

يتولى هذه الطقوس • فمن الباحثين من يرى أن هذه المهمة كانت من نصيب قائد السفينة • أما بعضهم فجعلها من اختصاص صاحب السفينة وان كان هذا مشكوكا فيه ، لأن صاحب السفينة نادرا ما كان يصحب البحارة (1) •

مدة الابحار

اعتمادا على بعض النصوص القديمة ، توصل الباحثون الى تحديد الفترة الزمنية ، التي كانت تقطعها السفن في البحر حتى تصل الى المكان المحدد لها •
وهذا لايعني أن الأمثلة التالية ، تعطي بصفة دقيقة المدة الزمنية ، التي كانت تختلف باختلاف الظروف الجوية المحيطة بسير السفينة •
ولا بأس أن أعطي بعض الأمثلة حتى نتعرف على هذا الموضوع ولو كان بصفة تقريبية •

- كانت السفن تقطع المسافة الفاصلة بين افريقيا وأوستيا في ظرف يوم ونصف ، بسرعة قدرت ب 203 ميلا رومانيا أي مايعادل 8,7 عقدة (2).
- كانت السفن تقطع المسافة الرابطة بين ميناء بوزولس وأوستيا في ظرف ثلاثة أيام (3) •
- قطع قيصر المسافة الفاصلة بين مدينتي ليليبي (Lilybée) بصقلية وسوسة (Hadrumetum) في مدة أربعة أيام رغم الظروف الجوية السيئة •
- ونفس المدة الزمنية قطعها ماريوس في المسافة الرابطة بين أوتيكة وروما (4) •

(I) Rougé (J), La marine..., p.206 sq.

(2) De Saussure (H), op. cit. p.97.

وتجدر الملاحظة أن العقدة تساوى : 1852 م •

(3) Rougé (J), Recherches..., p.I04.

(4) Charles Worth (M.P.), Les routes et le trafic commercial dans l'Empire romain, trad. franç. par G. Blumberg et P. Grimal, 1938, p.I45-I46.

شبكة الطــرق

اتبعت في هذا الفصل ، الخاص بشبكة الطرق البرية والبحرية منهجية خاصة ، تتمثل في تتبعي الطريق الذي كانت تسلكه أية بضاعة حتى تصل الى الميناء . فالقمح مثلا يجمع من الحقول ليوضع في المخازن المنشأة على امتداد الطرق قبل تسويقه الى الميناء ، حيث يخزن كذلك قبل أن يشحن على السفن لـذلـك رأيت من المنطق البدء بالطرق ثم المخازن ، فالموانيء ، وذلك في كل من المغرب وايطاليا .

أولا : الطــرق

اهتم الأباطرة الرومان بتشييد الطرق سواء في المغرب أو ايطاليا . فالطريق كان يستعمل في نقل المنتوجات المختلفة . فكلما كان الطريق معبدا ، كلما ضمن المسؤولون وصول البضائع الى الأماكن المحددة لها .

وقبل التعرض الى هذا الموضوع رأيت من الأفضل البدء بأنواع الطرق التي عرفها العالم الروماني .

I-أنواع الطــرق

تعددت أنواع الطرق في العهد الروماني وتنوعت قيمتها بحسب الدور الذي كانت تلعبه ، سواء كان ذلك على الصعيد العسكري أو الاقتصادي . من أهمها ما يلي:-

- الطرق العامة (Viae Publicae) أقيمت هذه الطرق على الأملاك التابعة للحكومة ، لذلك كانت الدولة تتحمل نفقات البناء ، وتفتحها أمام الجميع . ونجدها تأخذ أسماء متنوعة ، نسبة للأشخاص المسؤولين على انشائها .
- الطرق العسكرية (Viae Militares) امتازت الطرق العسكرية بقصرها وعدم تناسقها أملت انشاءها الضرورة الاستراتجية .
- الطرق الخاصة (Viae Privatae) يتكلف بانشائها الملاك الكبار على الأراضي والممتلكات الخاصة بهم ، ومن حقهم منع أي شخص المرور بها . بالاضافة الى ذلك وجدت طرق أخرى أنشئت في الأرياف (Viae Agraria).

ويرى بعض الباحثين أن الرومان أخذوا عن القرطاجيين فن انشاء وترميم الطرق . أما البعض الآخر فيرجع ذلك الى الاتروسك ، نظرا للآثار التي عثر عليها في ايطاليا ، والتي تعود الى الفترة التي سبقت العهد الروماني ، فلم يقم الرومان اذا الا بتطوير الأساليب الاتروسكية ، بعد أن أطلعوا على منجزات الأمم الأخرى كالمصريين مثلا (عن طريق ما نقل اليهم من الاغريق والقرطاجيين)(1).
كان انشاء الطرق في العهد الجمهوري من مهام الكنسور(Censor) أو القنصل (Consul) وذلك في حدود القروض التي يسمح بها السناتو. ولكن الأمر تغير في العهد الامبراطوري فنيرون مثلا كان يعين بنفسه الموظفين المسؤولين على ادارة الطرق ، فهم الذين كانوا يراقبون الأعمال ، ويأمرون بانشاء الطرق الجديدة وهدم ما أنشئ بدون تصريح. أما نفقات هذه الانجازات ، فكانت تؤخذ من الخزينة الشعبية (Aerarium) .
وكان انجاز الطرق في مختلف الولايات من اختصاص الحكام ، وأحيانا كان الاباطرة يتدخلون في ذلك - كما هو الحال في المغرب - خاصة اذا كانت لهذه الطرق أهمية استراتيجية واقتصادية (2) .

II- الطرق الافريقية:

كان الهدف في البداية ، من انشاء الطرق في هذه المنطقة ، خدمة الأغراض العسكرية . ومع مرور الزمن أخذت هذه الطرق وجها اقتصاديا ، تمثل في ايصال أو ربط مناطق الانتاج بالموانئ ، مما ساعد على اقامة حركة تجارية نشيطة . أما السبب الرئيسي الذي منح الطرق الافريقية هذه الأهمية ، هو عدم وجود شبكة من الطرق المائية ، تساعد على نقل المنتوجات المختلفة (3) .

(I) Daremberg (Ch), Saglio (E), op. cit. T.V, pp.782-783.
(2) Ibid. p.787.
(3) Salama (P), op. cit. pp.30,50.

والطرق التي أنشئت في المغرب قديمة ، تعود الى الفترة التي سبقت الوجود الروماني . فالقرطاجيون عملوا على ايصال مختلف مصطا تهم ببعضها البعض عن طريق شبكة طرق تمر عبر الغابات والتلال ، تربط بين قرطاجة وطنجة ، ومنها تتفرع طرق داخلية سهلت للتجار عملية الوصول الى الأسواق المتعددة مثل كيرتا وأوزيا .

بالاضافة الى ذلك اهتم الملوك المغاربة مثل عائلة يوبا بتحسين وترميم الطرق الوعرة[1] . رغم أن سلامة[2] (Salama) كذب هذه الفكرة ونفى محاولة القرطاجيين والمغاربة تحسين هذا الجانب .

ويعود تاريخ ميلاد شبكة الطرق الافريقية رسميا الى سنة I4 م في عهد الامبراطور تبريوس ، وذلك خدمة لأغراض عسكرية وسياسية . وأولى هذه الشبكات ربطت بين تبسة (Thevestc) وقابس (Tacapac) مرورا بقفصة . وكانت مهمتها الأساسية تتمثل في تسهيل تحرك الفرقة الثالثة الأغسطية - المستقرة في تبسة - لمنع القبائل البدوية مثل الجتول من التوغل في المدن . بلغ طول هذا الطريق I 85 ميلا رومانيا (3) . كما تم في عهد أوغسطس انشاء طريق آخر في نفس المنطقة يربط بين حيدرة (Ammaedara) وثالة (Thala) وميناء قابس مرورا بقفصة (Capsa)[4] . بلغ طوله 300 كلم (5) . كما

(I) Cat (E), op. cit. p.
(2) Salama (P), op. cit. pp.4I-42.
(3) Von Hagen (W), Les voies romaines, I967, p.I96.
- كان الميل الروماني يساوى : 78,50 م .

(4) Salama (P), op. cit. pp.24-25.
(5) Chevallier (R), Les voies romaines, Coll.U, Paris, I972, p.I70.

تم ايصال تبسة بميناء عنابة (Hipporegius) بطريق يمر عبر الأوراس، تم بناءه سنة 75 م في عهد الامبراطور فسباسيانوس [١]. وتم ربط لامباز (Lambaesis) بقابس بطريق يمر بتبسة أو مدينة الخديمة(Thelepte) وقفصة (2).

وتجدر الملاحظة أن شبكة الطرق في موريطانيا الطنجية كانت قليلة ، من أهمها الطريق الرابط بين طنجة (Tingis) وسالا (Sala) مارا ب (Admercuri) مع تفرع نحو وللي (Volubilis) [3].

ولم تكن لهذه الطرق أغراضا عسكرية فقط ، فمهمتها تتغير حسب الظروف والحاجات . فالطريق الواصل بين قرطاجة وتبسة - على سبيل المثال - قد ربط بين مقر نائب قنصل مدينة قرطاجة ومقر الحاكم العام في نوميديا(4) .

بالاضافة الى الجانب الاداري لعبت الطرق دورا اقتصاديا فعالا ، فمن المنطق ، أنه بعد استقرار الوضع في افريقيا - نسبيا - تغيرت أو تطورت اهتمامات الأباطرة ، فالطرق التي كانت تستعمل في نقل الجند وعتادهم الحربي ، استعملت في ايصال المنتوجات الى مناطق تصريفها في الموانيء المختلفة (5) .

فهل من المعقول - وهذا مثال واحد فقط - أن الطريق الرابط بين قابس وتبسة وعنابة لم يكن يخدم الا الأغراض العسكرية ، وخاصة اذا عرفنا أنه وجد في منطقة غنية بزراعة القمح (6).

(I) Von Hagen (W), op.cit. p.74.

(2) Chevallier (R), op. cit. p.I72.

(3) Ibid. p.I73.

(4) Salama (P), op. cit. p.39 ; Chevallier (R), op. cit., p.I72.

(5) Armand (L), L'Occident Romain, Paris, I960, p.4IO.

(6) Ibid.

جل المصادر والمراجع التي تناولت فترة التواجد الروماني في المغرب تذكر أن روما جعلت من المغرب سوقا كبيرا لتصريف البضائع ، في الوقت الذى قلت فيه المنتوجات الزراعية الايطالية ، ولذلك كانت مهمة ايصال هذه البضائع الى ايطاليا عبر الموانيء الافريقية - أولا - أمرا عسيرا يتطلب سياسة محنكة. فأصبح انشاء الطرق ضمن التخطيط الاقتصادى للسلطات الرومانية وخصوصا أن الاختصاصيين الزراعيين وضحوا أهمية الطرق (١) . وأكدت لنا الآثار صحة هذه الفكرة ، اذ عثر على أسماء الأباطرة منقوشة على نصب الطرق الرئيسية . وأحيانا أخرى كانت الطرق الثانوية تحظى بهذا الاهتمام ، خاصة اذا كانت تلعب دورا استراتيجيا ، أو عسكريا مثل وقوعها في مناطق ينقصها الاستقرار مثلما لوحظ في الطريق الرابط بين المصدية (Gunugu) ودلس (Rusuccuru) . وقد اقتصر دور المدن والبلديات على انشاء الطرق الثانوية (2) .

ارتبطت الطرق أشد الارتباط بالموانيء والمناطق المنتجة . فميناء عنابة كان يستقبل بواسطة الطريق المؤدى الى تبسة زيوت منطقة قسنطينة ومداوروش (Madauros) (3). أما ميناء بنزرت (Hippo Diarrhytus) فكان يستقبل الزيت والقمح بواسطة الطريق الذى يربطه بباجة(Vaga)و(Thuburbo Minus) (4)

في سنة 129 م ، أنشأ الامبراطور هادريانوس طريقا يصل بين ميناء تبركة (Thabraca) وشمتو(Simitthu) ، لنقل رخام هذه المنطقة (5) ، بلغ طوله 65 كلم (6) .

---

(١) لمزيد من المعلومات حول هذه الفكرة أنظر:-

-Salama (P), op. cit. p.42.

(2) Cat (E), op. cit. pp.268-269.

(3) Salama (P), op. cit. p.43.

(4) Toutain (J), Les cités romaines de la Tunisie, Essai sur l'histoire de la colonisation romaine dans l'Afrique du Nord, Paris, 1896, p.139.

(5) Salama (P), op. cit. p.44.

(6) Von Hagen (W), op. cit. p.80.

كما تم ايصال موانيء قابس وطرابلس (Oea) ولبدة (Leptis Magna) بطرق صحراوية كانت مستعملة منذ العهد القرطاجي من طرف القوافل . لم يتخذها الرومان الا بعد سيطرتهم الكلية على قبائل الجتول والجرامنت وذلك منذ القرن الثاني الميلادي ، ودعمت هذه الطرق بمراكز عسكرية من أهمها بوجم (Bou Djem) الذي أنشأه سبتيموس سيفيروس ، وغدامس (Cadamus) والذي تم انشاءه في عهد سيفيروس الكسندروس (١).

ومن أهم هذه الطرق الصحراوية ، الطريق الواصل بين مختلف هذه الموانيء وفزان ، وكانت تنقل من خلاله منتوجات وسط افريقيا كالعاج والذهب والعبيد (2). بالاضافة الى ميناء سبراتة (Sabratha) الذي يعتبر من أهم مراكز تصريف المنتوجات الصحراوية المختلفة حيث كان ينتهي الطريق الصحراوي المار بحمادة الحمراء نحو غدامس . وترجع الأهمية الاقتصادية لهذه الواحة الى فترة بعيدة جدا ، نظرا لوقوعها عبر طريق تجاري طويل يمر بمناطق عديدة من افريقيا كالتشاد والنيجر وأواسط افريقيا (3) .

وهكذا نرى أن المغرب كان يملك شبكة طويلة من الطرقات قدرت - بعد حلول الفرقة الثالثة الأغسطية في كل من نوميديا وموريطانيا - ب 4000 ميلا رومانيا ، صالحة الاستعمال في كل المواسم (4) .

III- الطرق الايطالية (5)

كانت البضائع ، عند وصولها الى الموانيء في ايطاليا ، تشحن نحو الأسواق في روما . ولهذا الغرض أنشئت ابتداءا من الموانيء الايطالية طرقا خاصة لتسهيل

(I) Toutain (J), Les cités... , p.I40.

(2) Salama (P), op. cit. p.44.

(3) Von Hagen (W), op. cit. pp.IOO-IOI.

(4) Ibid. p.

(5) لمزيد من المعلومات حول التطور التاريخي لانشاء الطرق في ايطاليا وأهمها أنظر:- =Daremberg (Ch), op. cit. TV, p.59 ; Chevallier (R), op. cit. p.I50 ; Von Hagen (W), op. cit. p.273.

هذه العملية . فقد تم مثلا ايصال ميناء أوستيا بمدينة روما بخط عرف بطريق أوستيا (Via Ostiensis) . كما تم ايصال مينائي تراجانوس وكلوديوس بالضفة المقابلة للنهر (نهرالتيبر) بطريق أطلق عليه اسم طريق الميناء (Via Portuensis) (١) .

ثانيا :المخازن

1- المخازن المغربية

تم العثور في مناطق مختلفة من المغرب على آثار مخازن سواء منها المخازن الشعبية أو مخازن مصلحة التموين (Annona). ومن أهمها تلك التي وجدت في قرطاجة ، وكانت تجلب اليها منتوجات سهل مجردة (Bagrades)، ومخازن سكيكدة (Rusicade) وغير ذلك من هذه الأمثلة المتعددة والمتنوعة(1)

ونستنتج من هذا أن انشاء المخازن بالقرب من المناطق الخصبة يوضح جليا سياسة روما المتمثلة في تصريف خيرات المغرب الى الأسواق الرومانية ، والايطالية بصفة عامة .

ومن أهم الأمثلة على مخازن المغرب ، ما تبقى من آثار عثر عليها في منطقة جميلة (Cuicul) . فقد غطت بقايا هذه المخازن مساحة قدرت ب 500 م² وبلغ ما تبقى من الجدران مترين أما سمكها فيتراوح ما بين 0,60م و 0,65م، وقد صنعت من أدباش صغيرة مشدودة الى بعضها البعض بواسطة سلاسل أفقية ، أما الزوايا (زوايا الجدران) فصنعت من أحجار كبيرة الحجم . ومن المرجح أن السلالم التي توصل بين مختلف المستودعات كانت من الاخشاب . زودت هذه المخازن ، بمكتب الموظف ، المسؤول على مراقبة وصول المنتوجات

(I) Von Hagen (W), op. cit. p.273.

(2) Cagnat (R), L'armée romaine d'Afrique et l'occupation militaire sous les Empereurs, Paris, MDCCCXCII, pp.382-381.

وتوزيعها • كانت مخازن جميلة تابعة للبلدية ، ولكنها وضعت تحت تصرف مصلحة التموين (١) •

وتجدر الملاحظة أن مختلف المنتوجات الزراعية كانت تصل الى المخازن ، اما على يد التجار الذين يشترونها من الأهالي أو عن طريق الضرائب العينية ـ خاصة القمح ـ التي كان يقدمها هؤلاء (الأهالي) الى السلطات ، وكانوا يوصلونها بأنفسهم الى المخازن سواء تلك التي كانت توجد داخل البلاد ، أو في الموانيء (2) •

II- المخازن الايطالية

أنشئت المخازن الشعبية في روما سنة I23ق•م ، في عهد كايوس كراكوس (C. Gracchus) ، وقد اشتهرت باسم مخازن سمبرونيوس (H orrea Sempromia) نسبة الى الشخص الذى أنشأها • والمخازن في روما متعددة أذكر على سبيل المثال تلك التي كانت تقع على ضفة نهر التيبر ، وكانت متصلة بالنهر بواسطة سلالم تقع بالقرب من المكان الذى ترسو فيه السفن (3) • اشتهرت بعض المخازن بأسماء المنتوجات التي تخزن فيها ، من أهمها مخازن الأوراق (Horrea Chartaria) المخصصة لتخزين الورق المستورد من مصر ، ومخازن التوابل (Horrea Piperataria) المخصصة لحفظ التوابل والمنتوجات المصرية •

(I) Allais (Y), " Les greniers publics de Djemila (Cuicul) ", in Rev. Af. I933, p.260 sq.

(2) Cagnat (R), L'armée..., pp.385-386.

(3) لمزيد من المعلومات حول هذه المخازن انظر:-

-Daremberg (Ch), Saglio (E), op. cit. T.III, 3ème partie, p.268 sq.

وبصفة عامة وجدت نوعان من المخازن في الامبراطورية الرومانية : مخازن مصلحة التموين ، والمخازن الشعبية أو الخاصة ، وكانت تستقبل مختلف المنتوجات (١) .

ادارة المخازن في روما .

اختلفت مناصب ورتب مديري مخازن التموين من عصر لآخر . ففي العهد الجمهوري كانت المخازن تحت ادارة الايديليس (Aediles)(2) ثم أصبحت من نصيب الايديلس بليبيس (Aodiles Plebis Cereales) في عهد يوليوس قيصر . ومنذ عهد أوغسطس انتقلت ادارة المخازن الى المسؤول عن التموين (Praefectus Annonae) . وأخيرا أصبحت في يد حاكم المدينة (Praefectus Urbi) .

وكانت مهمته تتمثل - حسب ما استنتجه الباحثون من نص يعود الى سنة 364 - في السهر على أمن المخزن والمنتوجات التي بداخله فعليه - عند وصول الى المدينة التي عين بها - أن يتفقد حالة المخازن وأن يقوم باصلاحها اذا تطلب الامر ذلك . لانه يصبح مسؤولا على اصابة المخازن بأية أضرار . وكان يتقاسم الادارة الداخلية عدة أشخاص ، أذكر على سبيل المثال :-

- الكيالون (Mensores) كانت مهمتهم تتمثل في وزن وتقدير كمية البضائع التي تدخل وتخرج من المخزن .

(I) Daremberg (Ch), Saglio (E), op. cit. T.III, 3e part. p.270.

(2) من الموظفين الرومان ، بلغ عددهم في البداية اثنين ، ثم أضيف اليهما مساعدين . من مهامهم تموين مدينة روما ومراقبة الأسواق ، وتنظيم الألعاب . ثم قام يوليوس قيصر بتعيين موظفين مختصين فقط بتموين روما وتنظيم الالعاب عرفوا باسم (Aediles Cereales) .

- الحراس (Dispensatores a frumento) ، كانوا يقومون بحراسة مدخل ومخرج المخزن .

- ناقلي البضائع . كانت مهمة نقل البضائع في يد فريقين . يضم الفريق الأول أشخاصا كانوا يقومون بتفريغ البضائع من السفينة عن طريق حملها على أكتافهم بواسطة أكياس لذلك عرفوا باسم (Saccarii). وأعطيت للفريق الثاني مهمة ايصال البضائع من الميناء الى المخزن ، أطلق على هذا الفريق اسم كاتابولنيس (Catabolensis) (١).

ورغم وجود فرقة خاصة (الفرقة الرابعة) لحراسة المخازن في روما ، الا أنها كانت باستمرار معرضة للصوص وقطاع الطرق ، لذلك زودت بأبواب قوية منيعة ترد أية محاولة لاقتحامها (2) .

وكانت المخازن مهمة جدا بالنسبة للشعب الروماني ، فنجد - مثلا - أن الامبراطور كاليكولا (Caligula) قد أمر باغلاق المخازن وتجويع الناس (3) .

---

(1) Daremberg (Ch), Saglio (E), op. cit. pp.270-271.

تعني كلمة كاتابولنيس (سائق الدواب) .

ومن المرجح أن هؤلاء العمال كانوا يقومون بهذه المهام في كل المخازن والموانيء في العالم الروماني ، وليس فقط في ايطاليا ، رغم أنني لم أصادف هذه الفكرة عند تعرضي لدراسة الموانيء والمخازن في المغرب .

(2) Ibid. p.272.

(3) Suetone, op. cit. Caligula, XXVI.

ثالثا : الموانئ

اهتم الأباطرة الرومان بانشاء وترميم الموانئ سواء في افريقيا أو ايطاليا كشرط أساس لاقامة أية تجارة . وكانت هذه الموانئ مزودة بكل المرافق الضرورية لحماية السفن عند الارساء ، ونقل وتفريغ البضائع حتى لا يصيبها التلف .

اضافة الى ذلك زودت الموانئ بمكاتب للتجارة ومختلف النقابات والتجمعات المهنية لتسهيل عملية المبادلة . وقبل أن أتعرض لهذه العناصر المختلفة ، رأيت من الأفضل أن ألقي نظرة خاطفة على أنواع الموانئ التي عرفها العالم الروماني .

I - أنواع الموانئ

حدد فتروف (١) (Vitruve) نوعين من الموانئ ، الموانئ الطبيعية والموانئ الاصطناعية .

- الموانئ الطبيعية : الميناء الطبيعي ، عبارة عن بون عميق شبه مغلق بشاطئين أنشئت حوله المرافق الضرورية لايداع البضائع . ولم يذكر فتروف في وصفه للميناء الطبيعي ، انشاء الأرصفة التي تساعد في عملية الارساء ، فمن المحتمل أن السفن الكبيرة تبقى بعيدة عن الميناء ، أما الصغيرة فكانت تقترب منه . ومن أهم الموانئ الطبيعية برينديسي (Brindisi) وبورتس بيزانوس (Portus Pisanus) (2) - بايطاليا -

---

(I) Rougé (J), Recherches..., p.I47 sq.

(2) Dubois (Ch), " Observation d'un passage de Vitruve , V, I2 ". in M.A.H., XXII année, I902, p.440.

- المواني الاصطناعية: نقصد بالميناء الاصطناعي ، تحويل محطة على الساحل معرضة للرياح وغير مزودة بالمخابئ ، الى ميناء مغلق له نفس مميزات الميناء الطبيعي ، وذلك بانشاء حاجز (Agger) في عرض البحر ، يكون عموديا لاحدى جهات الشاطئ وموازيا للجهة الأخرى (1) .

ومن أهم المواني الاصطناعية ميناء أوستيا (2) (Ostie). كما وجد نوع آخر من المواني قسم منه طبيعي والآخر اصطناعي كميناء بوزولس (Pouzzoles) (3).

المنشآت الملحقة بالميناء

- الاحواض: يختلف عدد الأحواض الملحقة بالميناء ، من ميناء لآخر. فبعض المواني كانت مزودة بحوض واحد ومن أهمها ميناء كلوديوس بأوستيا ، وميناء لبدة (4). أما البعض الآخر فكان مزودا بأحواض متعددة . وللحوض فوائد كثيرة ، فأحيانا يكون بمثابة ميناء ثانوي ، ترسو عليه السفن الباحثة عن محطات مؤقتة ، وأحيانا أخرى كان يهيأ ليكون مرفأ ترسو عليه السفن لتفريغ وشحن البضائع أو قضاء فصل الشتاء (5).

---

(1) Rougé (J), Recherches..., p.148.

(2) يقع هذا الميناء على مصب نهر التيبر (بايطاليا)

(3) ميناء ايطالي ، يقع في خليج نابولي.

(4) Rougé (J), Recherches..., p.150.

(5) Ibid. p.152.

- **الكاسرات**: للكاسر فوائد متعددة فهو جهاز وقاية ضد الرياح وحاجز أمام تراكم الطمي داخل الميناء . يتكون الكاسر من مجموعة من الدعائم أو الركائز الضخمة ، ممدودة الى بعضها البعض بواسطة أقواس(١) . وقد أعتمد في انشائه على حجر البوزولان - خاصة بايطاليا - الموجود بكثرة في منطقة بوزولس ، ومنها كان يصدر الى مختلف أنحاء العالم القديم (2) ، مما أكسب المنطقة انتعاشا ورفاهية (3) .

وكان عدد الكاسرات يختلف من ميناء الى آخر فمنه ما كان مزودا بكاسر واحد فقط ، ومنه ما كان مزودا بكاسرين أو أكثر (4).

- **الأرصفة** : الأرصفة ضرورية في الميناء سواء منه الاصطناعي أو الطبيعي . فمن الخطر أن ترسوا السفن مباشرة على الشاطيء . ومن الخطر أيضا القيام في كل مرة بعملية المسافة (بمعنى نقل الركاب والبضائع من سفينة الى أخرى) . وتقام الأرصفة على طول الساحل ، وتتكون عادة من جدار كامل ، مهمته المحافظة على عمق كاف ، حتى يتسنى للسفن الكبيرة الاقتراب من الرصيف والارساء (5).

---

(1) Rougé (J), Recherches..., p.157.
(2) Dubois (Ch), "Observation...", p.447.
(3) Ibid. Note n° 2 , pp.447-448.
(4) Rougé (J), Recherches..., p.150.
(5) Ibid. pp.156-157.

وقد بينت مختلف الآثار وجود حلقات من البرونز (١) ، أو الحديد (2) على الأرصفة على مسافات محددة ، ومرابط للسفن ، تشد اليها البواخر بواسطة حبال ، لتساعد في عملية الارساء (3).
الى جانب هذه المنشآت وجد في الميناء - بالقرب من الأحواض - ادارة خاصة تعرف بقيادة الميناء ، تسهر على ادارته وتنظيمه . بالاضافة الى ملاحق أخرى خاصة بجهاز التموين ، وثكنات رجال الشرطة الساهرين على الأمن ومكافحة الحرائق التي كانت تهدد المدينة والسفن (4). دون أن ننسى الديقما (Deigma) ، وهو مكان يشبه البورصة ، يتجمع فيه التجار وعامة الشعب ، يعرضون فيه البضائع بالنماذج . وقد ظل هذا الاسم متداولا لفترة طويلة ، فنجده في قانون ثيودوسيوس وله نفس المعنى(5) . كما زود الميناء بمكاتب ومخازن البيوت التجارية الكبرى سواء منها المحلية أو الأجنبية (6) . كما أحيط الميناء بأروقة ، كانت بمثابة مخابئ تخزن فيها البضائع التي تفرغ أو تنقل نحو المخازن أو الأنبار أو الى السفن (7) . وأكدت هذه الفكرة مختلف الآثار أو النقود ، من أهمها نقد يعود الى عهد الامبراطور " نيرون "، نقش عليه ذكرى تخليد حفل افتتاح ميناء كلوديوس بأوستيا ، وقد ظهر الميناء على شكل حوض دائري محاط بـ[illegible] ، كما ظهرت في هذا النقش كذلك الجزيرة الاصطناعية التي أقيمت فوقها المنارة والتي [illegible] (8).

---

(1) Rougé (J), Recherches..., p.157.
(2) Daremberg (Ch), Saglio (E), op. cit. T.IV, p.595.
(3) Rougé (J), Recherches..., p.158.
(4) Ibid. p.170.
(5) Daremberg (Ch), Saglio (E), op. cit. T.II, pp.448-449.
(6) Rougé (J), Recherches... p.171.
(7) Ibid. p.167.
(8) Ibid. p.166 ; Cohen (H), Description historique des monnaies frappées sous l'Empire, T.I, Leipzig, 1930

II- الموانــئ المـغـربـيـة

عرف الساحل المغربي منذ القرن الثاني عشر وجود محطات تجارية قام بانشائها الفينيقيون ، في اطار توسعاتهم في الحوض الغربي من المتوسط ، و من أهم هذه المحطات :ـ

ـ أوتيكة (Utica) الواقعة غرب قرطاجة ، ويعود انشاؤها الى سنة II00 ق‌م

ـ لبدة (Leptis Magna) التي يرجع الباحثون تأسيسها أحيانا الى لاجئ صور، وأحيانا أخرى الى لاجئي صيدا (١) ، وكان ذلك في القرن الثامن قبل الميلاد (2).

ـ بالاضافة الى محطة سوس (Hadrumetum) (3) .

ولانشاء هذه المحطات حول الفينيقيون المخابئ الطبيعية الى موانئ مغلقة ومحمية بالارصفة (4) . ولكن أهم هذه المستوطنات والمحطات كانت قرطاجة (Carthago) التي لعبت دورا كبيرا في تاريخ المغرب ، اذ تحكمت في المستوطنات التي أنشأها الفينيقيون . وتمكنت من السيطرة على سواحل البحر الابيض المتوسط والمحيط الاطلسي (الساحل الافريقي وجنوب أوروبا). من أهم هذه المستوطنات لمتة (Leptis Minor) وبجاية (Saldae) و قابس (Tacapae) ورأس ديماس (Thapsus) و تنس (Cartenae) و دلس (Rusuccuru) (5).

---

(١) محمد أبو المحاسن عصفور ، نفس المصدر ، ص 76 .

(2) Von Hagen (W), op. cit. p.I02.

(3) لمزيد من المعلومات حول هذه المحطات أنظر :ـ محمد أبو المحاسن عصفور ، نفس المصدر ، ص I57-I58.

-Moscati (S), L'épopée des Pheniciens, traduit de l'Italien par Carlo Sala et revu par P. Arcelin, I97I, p.I72 sq.

(4) Lecoq (A), op. cit. pp.3I3-3I4.

(5) Julien (Ch. A.), Hitoire de l'Afrique du nord des origines à la conquête Arabe. T.I. S.N.E.D., I978, p.80.

لعبت منطقة افريقيا دورا اقتصاديا هاما ، باعتبارها سوقا لتصريف البضائع والمنتوجات المختلفة نحو الأسواق الرومانية والايطالية بصفة عامة . فكان الاهتمام بالموانيء يدخل في اطار تحقيق هذه السياسة ، خصوصا وأن البحر كان أساسا لهذه العلاقة . فالمجاعات التي كانت تعرفها روما من حين لآخر، نظرا لتعطيل السفن ، مثل ما حدث في عهد الامبراطور كلوديوس ، قد أخافت الحكام الرومان ، ولهذا السبب وتفاديا لهذه المخاطر كان تأمين وصول التموين الى روما في وقته المحدد من اهتمامات الحكومة ، فعملت على تأمين وحماية السفن عن طريق الاهتمام بالموانيء واعادة تجهيزها .

بدأت الأعمال في المغرب منذ أواسط القرن الأول م ، وامتدت الى غاية القرن الثالث م ، فقد حولت في هذه المدة بعض المرافيء الى موانيء حقيقية مثل تيبازا (Tipasa) وبطرية بتونس (Acholla) (1).

وقد زاد من أهمية الموانيء المغربية وقوعها في مناطق خصبة و غنية بالمنتوجات الزراعية كالقمح والزيتون . ولتسهيل وصول هذه البضائع الى الميناء مركز تصريفها ، تم ايصال ما تين المنطقتين - الميناء والمنطقة الزراعية - بشبكة من الطرق ، كما أنشئت على طولها مخازن متنوعة ومتعددة لحفظ البضائع قبل تسويقها .

ومن أهم الامثلة على وقوع الموانيء بالقرب من المناطق الخصبة ، مما ساعد على تسويق البضائع وتصريفها نحو البحر مايلي :-

- كان ميناء قرطاجة يستقبل في مخازنه منتوجات منطقة مجردة (Bagradas)
- كان ميناء عنابة (Hippo Regius) يسوق زيوت سهول قسنطينة (Cirta) ومداوروش (Madauros)

(I) Picard (Ch. G.), La civilisation de l'Afrique romaine, Paris, 1959, p.80 sq.

ـ كان ميناء سوس وحضرموت تينا (١) يستقبلان منتوجات فريانة (Thelepte) وسبيطلة (Sufetula) اضافة الى منتوجات المنطقة الوسطى من تونس مثل الزيوت والقمح .

ـ أما ميناء سكيكدة (Rusicade) فكان منفذا طبيعيا لزيوت تمقاد (Thamugadi) ولامباز (Lambaesis) .

ـ كما كان ميناء بجاية منفذا لزيت تكلات (Tubusuptu) (2) .

ـ كان ميناء تبازا وشرشال (Caesaria) يسوقان منتوجات الشلف (3) .

ـ أما ميناء قابس فكان يصرف منتوجات الأوراس (4) .

ومن الموانيء المغربية التي ازدهرت في العهد الروماني ما يلي:ـ

ـ <u>أوتيكة</u> : اكتسى ميناء أوتيكة أهمية كبرى بعد تدمير قرطاجة ، اذ أصبح مركز النشاط التجاري في منطقة ليبيا .

ـ <u>تبركة (Tabraca)</u> ازدادت أهمية هذا الميناء بعد أن أنشأ الامبراطور هادريانوس (Hadrianus) الطريق التي يوصله بمناجم شمتو (Simitthu) ، وأصبح بذلك مركزا هاما لتصدير الرخام .

(I) تقع هذه المدينة على بعد I2 كلم جنوب شرق سفاقس (Thaenae)

(2) تقع تكلات على بعد 29 كلم جنوب غرب بجاية .

(3) Salama (P), op. cit. pp.43-44.

ـ لمزيد من التفاصيل ، أنظر كذلك :ـ

-Sempere (H), les ports et la vie maritime dans l'Afrique du nord, Alger, 1957, p.I72 sq.

(4) Lecoq (A), " Le commerce...", p.3I4.

- سكيكدة : كانت تسوق من خلاله منتوجات قسنطينة وضواحيها ، خاصة القمح ، اذ عثر في هذه المنطقة على عدد كبير من المخازن خصصت لجمع هذا المنتوج ، قبل تصديره الى ميناء بوزولس ، اذ وجد علماء الآثار مجموعة كبيرة من النقوش تؤكد وجود علاقة تجارية بين هذين المينائين (١).

- شرشال : أنشأ الفينيقيون هذا الميناء خلف جزيرة صغيرة قريبة من اليابس. وأطلقوا على هذه المحطة اسم أيول (Iol) نسبة للاله (2). كان الميناء التجارى شبه مغلق من الجهتين الشمالية والغربية بواسطة كاسيرين. كان الكاسر الأول قصيرا يستند الى الجزيرة . أما الكاسر الثاني فكان أكثر أهمية ، يحمي الميناء من الرياح الشرقية . وقد اتصل المينائين التجارى والحربي بواسطة مجاز ضيق (3). و رغم كل هذه التجهيزات ، فلم يكن ميناء شرشال في مأمن من الرياح (4) .

- لبدة : عرف هذا الميناء عدة انجازات ومشاريع بدأها الامبراطور سبتيموس سفيروس في مطلع القرن الثالث الميلادى ، اذ قام بتوسيع الحوض الاصطناعي الذى أخذ شكل مضلع غير متناسق ، بلغ طوله 400 م . زود ميناء لبدة بمنارة مثمنة الزوايا أقيمت في نهاية الرعن (أنف الجبل الخارج منه والداخل في البحر) .

(I) Lecoq (A), op. cit. pp.3I4-3I5.
(2) Gsell (S), Cherchel, antique Iol-Caesaria, Alger (S.D.),
(3) pp. I7-I8.
Cagnat (R), L'armée..., p.345 ; Cat (E), op. cit. p.I30.
(4) Cagnat (R), L'armée..., p.345.

وكان هذا الأخير أي الرعن بمثابة حاجز منيع ضد الرياح ، بلغ طوله أكثر من مائة متر وكان مغطى بأحجار مجمعة بواسطة كلاليب من النحاس [1] .

- قرطاجة : يعتبر ميناء قرطاجة من أهم الموانيء على الساحل الافريقي .

لعب دورا هاما في الحياة الاقتصادية القرطاجية ، نتيجة موقعه الممتاز في الطرف الشمالي الشرقي من ساحل افريقيا . وهذا ما سهل على القرطاجيين التحكم في الحوضين الغربي والشرقي من البحر المتوسط [2] .

كان الميناء التجاري القرطاجي عبارة عن حوض مستطيل - بينما أخذ الميناء الحربي شكلا مستديرا وكانت تقع في وسطه جزيرة صغيرة ، أقيمت عليها قيادة الميناء [3] ... بلغ عرضه 300 م ، وكان يمتد من برج جديد الى لازاريت (Lazaret) . بعد هزيمة القرطاجيين وتدمير قرطاجة سنة 146 ق.م، أعيد بناء الميناء بعد أن غطته الرمال (4) . ويرى علماء الآثار أنه لم يختلف كثيرا عن الميناء القرطاجي وخاصة في التصميم . حددت بعض الأبحاث موقعه على قدم برج جديد (Bordj Djedid) ، أما بعضها الآخر فحددت موقعه في خليج الكرم (Baie du Kram) [5] . أنشأ سكيبيون كاسرا حتى يغلق المجاز المزدوج للميناءين الحربي والتجاري [6] . ومما زاد من أهميته أثناء الاحتلال

---

(1) Von Hagen (W), op. cit. p.345.
(2) Rougé (J), Recherches... p.123.
(3) Cagnat (R), En pays romain, Paris, 1927, p.194. ; Picard (C), Carthage, Paris, 1951, pp.27-29.
(4) Carton, "Note sur la topographie des ports de Carthage", in C.R.A.I. , 1910, pp.630-631.
(5) Cagnat (R), En pays..., pp.196-197.
(6) Baradez (J), " Le port marchand de Carthage ", in C.R.A.I.., 1954, pp.290-300.

الروماني وقوعه ... سهل مجردة الخصب واتصاله بالمدن الافريقية بواسطة شبكة من الطرق (١) .

استمر ميناء قرطاجة بتصدير قمح البروقنصلية والبيزاسين (Byzacene)، اذ بلغت كميته في عهد نيرون ⅔ كمية القمح المصدرة الى روما، كما عرف هذا الميناء تصريف منتوجات أخرى كالزيوت والمنتوجات الصحراوية (2) .

III - الموانيء الايطالية

١) ميناء أوستيا

أ) تاريخ بنائه : كانت هناك عدة محاولات قام بها الحكام الرومان لانشاء ميناء في منطقة اوستيا باءت كلها بالفشل (3). ولم يتحقق هذا المشروع الا في عهد الامبراطور كلوديوس. فالظروف المحيطة بروما، والتطورات التي لحقت بها، جعلت من المستحيل الاعتماد على ميناء واحد يبعد بحوالي ستين كيلو متر، ولا يمكن الاتصال به الا بواسطة البحر (4). وقد تمثلت هذه الظروف في تعرض روما لعدة مجاعات، مما أدى بالامبراطور كلوديوس الى التفكير في بناء ميناء يسهل وصول التموين، وذلك رغم المعارضة التي لقيها

(I) Lapeyre (G), Pellegrin (A), Carthage latine et chrétienne, Paris, I950, p.85.

(2) Rougé (J), Recherches... , p.I23.

(3) كانت هذه المحاولات على يد قيصر وأوغسطس، لمزيد من المعلومات أنظر:-

-Plutarque, op. cit. T.IX, Alexandre-César, 58,8,IO ; Suetone, op.cit. Claude,XX. ; Carcopino(J), Ostie, Paris, I929, p.9.

(4) Cagnat (R), Commerce et propagation des religions dans le monde romain, conférences faites au musée Guinet, Paris, I909, p.I60.

من المهندسين • وقد تم انجازه في ظرف سنتين[١]. جرت الأعمال به كالآتي:
" قام المهندسون ببناء " كاسريسن على شكل نصف دائرة ورصيف حاجز لسد مدخل الميناء ". وحتى يكسب هذا الرصيف القوة والصلابة أغرقت السفينة التي قامت في عهد الامبراطور كاليكولا بنقل مسلة من مصر الى روما ، لكي يتحمل وزن برج عال ينير الطريق للسفن ليلا " (2) • وتم اغراق هذه السفينة بعد شحنها بثلاث كتل من حجر البوزولان (3).
وكانت المنارة التي تعلو هذه الجزيرة ، متكونة من أربعة أدوار ، الأدوار الثلاثة الأولى مربعة الشكل ، أما الدور الأخير فكان مستدير الشكل(4).
ورغم هذه الانجازات ، فان الامبراطور كلوديوس لم يؤمن الحماية الكافية للسفن ، ففي عهد الامبراطور نيرون تحطم أسطول أمام أرصفة الميناء " (5) •
وقد أحتفل بتدشين هذا الميناء " في عهد الامبراطور نيرون ، الذي خلد هذه الذكرى على نقوده (6) •

(I) Texier (M), " Mémoire sur les ports situés à l'embouchure du Tibre: Le port de Claude, le port de Trajan ", in C.R.A.I., 1857, p.100.
(2) Suetone, op. cit. T.II, Claude, XX.
(3) Texier (M), op. cit. p.101.
(4) Casson (L), Les marins dans l'antiquité, éxplorateurs et combattants sur la méditerranée d'autrefois, texte français de Lilly Galhi Kahil, Paris, 1961, p.263.
(5) Corcopino (J), Ostie, p.10.
(6) Cohen (H), Description historique des monnaies, T.I, pp.280-281.

وبين سنتي IOI و IO4 قام الامبراطور ترايانوس بحفر حوض داخلي مسدس الزوايا والأضلاع خلف ميناء كلوديوس للزيادة في المساحة المخصصة لمكان ارساء السفن وكان هذا الحوض محاطا من كل الجهات بمخازن (١) .

وقد عرف هذا الميناء من مطلع القرن الثاني الميلادي الى منتصف القرن الثالث الميلادي انتعاشا ورواجا كبيرين ، فكان مخزنا للسلع الغذائية كالحبوب ، الى جانب الأخشاب والرخام ، الآتية من مختلف الولايات الغربية للامبراطورية (٢).

ب) مرافق الميناء : زود الميناء بطرق عريضة حتى تسهل مرور العربات .

وأحيطت هذه الطرق بأروقة ومستودعات ، متكونة من عدة حوانيت ودكاكين ، أين تخزن بضائع مصلحة التموين (Annona) المخصصة لجماهير روما . وأحيانا كانت هذه المحلات تؤجر من طرف مصلحة الضرائب للخواص لتسهيل عملية التفاوض .

أما سبب انشاء المحلات بالقرب من الشاطئ ، فهو تسهيل عملية تفريغ البضائع . وقد وسع في الأرصفة المخصصة لهذا الغرض منذ عهد الامبراطور كومودوس (3) .

ج) أهم النقابات الافريقية الموجودة في ميناء أوستيا : من أهم الآثار التي وجدت في ميناء أوستيا مجموعة من الغرف - واحد وستين غرفة - الممتدة ذات مساحات صغيرة ومتشابهة الشكل . بلغ عرض الغرفة وعمقها حوالي أربعة أمتار .

(I) Casson (L), Les marins... p.263.

(2) Carcopino (J), Ostie, p.IO.

(3) Lamosso (M), Histoire du commerce, T.II, Le commerce de l'ancien monde, jusqu'a la fin du XV. siecle, Copyrigth, I950, p.I35.

ظهرت على فسيفساء الرواق المحاذي لهذه السلسلة نقوش ورموز بالأسود والابيض بينت هوية المقيمين في هذه الغرف ، فنجد العمال المتخصصين في جلفطة السفن ، وصنع الحبال والمكلفين بوزن البضائع ومراجعة تلك الأوزان .
ولكن أهم النقابات المهنية التي وجدت في هذا الميناء ، حسب الآثار والنقوش كانت من افريقيا . فنجد مجهزي السفن من قرطاجة وسبراتة وموريطانيا (١) .
كما عثر على فسيفساء ، ذكرت وجود بحارة مدينة المهدية (Gummi) وأثبت بحارة سليكتوم (Sullectum) وجودهم في هذا الميناء بفسيفساء تظهر عليها منارة ، وسفينتان شراعيتان . وكانت هذه الفسيفساء مصحوبة بأمنية يرجو فيها الملاحون " ابحارا سعيدا " (2) .

د) <u>ادارة ميناء أوستيا</u> : كانت ادارة ميناء أوستيا في أيدي أشخاص متعددين اختلفت مهمة كل واحد منهم ، نذكر من بينهم ما يلي :-

- كويستور أوستيانسيس (Quaestor Ostiensis) : عرف هذا المنصب منذ العهد الجمهوري ، وكانت مهمة صاحبه تتمثل في تسليح الأسطول الروماني أثناء الحرب البونية الأولى . ومع تطور حركة النشاط التجاري ، أصبح هذا الشخص مسؤولا على وصول التموين الى ميناء أوستيا . اختفى هذا المنصب في عهد الامبراطور كلوديوس ، وظهرت ثلاث وظائف جديدة لادارة هذا الميناء ، هي كالآتي :-
- بروكوراتور بورتس أوستيانسيس ، الوكيل أو المسؤول عن ميناء أوستيا (Procurator Portus Ostientus)

(I) Carcopino (J), Ostie, p.I3 sq.
(2) Foucher (L), " Projet d'enquête sur les ports de la Byzacene au début du IIIème siècle." , in <u>C.T</u>. n° 45,46 , I2ème année, 1964, pp.40-4I.

- بروكوراتور أنوناى أى المسؤول عن التموين (Procurator Annonae)
- بروكوراتور أوتريوسكي بورتس (Procurator ustriusque portus)

كانت مهمة صاحب المنصب الأول - وكان عادة من العبيد المحررين التابعين للامبراطور تتمثل في حراسة الميناء ، لذلك وجدت تحت تصرفه الفرقة العسكرية السابعة عشرة والمليشية الساهرة على مكافحة الحرائق ليلاء أما مهمة البروكوراتور أنوناى فتمثلت في السهر على السير الحسن لعملية التموين ، فلم يكن له أي علاقة بالأمن أو الحراسة (١) .

وابتداء من عهد السفريين ، ظهر منصب آخر، تمتع صاحبه (بروكو راتور أوتريوسكي بورتس) بصلاحيات واسعة امتدت الى كل الميناء (2) .

2) ميناء بوزولس

أ) الظروف الطبيعية للميناء : يقع ميناء بوزولس على ساحل كامبانيا ، في الطرف الشمالي من شرم نابولي، في وسط خليج محمي جيدا ومفتوح من الجنوب (3) . وجدت السفن الصغيرة الأمن في الميناء الطبيعي ، المتكون من نقوش الشاطئ . ولكن مع ازدياد أهمية الميناء ، أصبح من الضرورى اقامة منشآت اصطناعية . فحماية الميناء كانت ضرورية من الجهة الجنوبية ، لذلك أقيم فيها كاسر متكون من خمسة عشر ركيزة . كان هذا الكاسر من النوع المتقطع ، بلغ طوله : 372 م ، أما عرضه فوصل الى I5 م . لايعرف بالتحديد متى أنشئ ، فلم يذكره المؤرخون الا في القرن الاول قبل الميلاد عاصفة في عهد الامبراطور هادريانوس ، ولم يتم

(I) Rougé (J), Recherches..., pp.202-203.
(2) Ibid. p.203 ; Dubois (Ch.), op. cit. p.II3.
(3) Daremberg (Ch.), op. cit. T.III, 2ème partie, p.I783.

اصلاحه الا سنة I39 م ، في عهد الأ نطونين (1) (Antonin) . عرف هذا الميناء باسم بوتوولي(Puteoli) ، وظهر لأول مرة في الحرب البونية الثانية ، أما قديما فكان يسمى (Dicearchia) ، لقب ميناء بوزولس ، نتيجة الانتعاش الذي عرفه في العهد الجمهوري باسم **ديلوس** الصغرى (2).

ب) دور ميناء بوزولس في التموين: لعب ميناء بوزولس دورا كبيرا في تموين جماهير ايطاليا ، مثله مثل ميناء أوستيا . وأكد هذه الفكرة تابوت حجري وجد بالقرب من روما . نقش في وسطه (التابوت) منظر زواج المتوفي صاحب هذا التابوت ، وقد عرف من لباسه أنه يعمل في مصلحة التموين . أحيط هذا النصب بصورتين لامرأتين ترمزان الى منطقتي صقلية وافريقيا . كان رأس المرأة التي تمثل صقلية متوجا باكليل، وعلى ثنايا فستانها تظهر الفواكه والحبوب . الى جانبها امرأة تمثل افريقيا - المعروفة بأنياب الفيلة الموجودة على رأسها - تحمل في يدها اليمنى سنابل القمح . وعلى يسار التابوت ظهر ميناءا أوستيا وبوزولس على هيأة امرأتين . تظهر المرأة التي تمثل ميناء أوستيا حاملة في يدها اليمنى منارة ذات ثلاثة طوابق، وعلى أقدامها صورة لمقدم السفينة . أما المرأة الثانية - والتي تمثل ميناء بوزولس - فقد وجهت أنظارها الى أوستيا ، حاملة بيدها اليمنى مجدافا ، وباليسرى لوحة ، كانت عبارة عن سجل مصلحة التموين لكميات القمح المستوردة .

(I) Dubois (Ch.), Pouzzoles, p.249 sq.
أطلق اسم الانطونيين على مجموعة من الاباطرة الرومان : هم نرفا 96 - 98، تراجانوس 98 - II7 ، هادريانوس II7- I38، أنطونين I38- I6I، ماركوس أوريليوس I6I - I80، كومودوس I80 - I92 .

(2) Daremberg (Ch.), Saglio (E), op. cit. T.III, 2è partie,p.I783.

وحسب رأى هذا الباحث ، فان أهمية ميناء بوزولس كميناء خاص بمصلحة التموين ، ظلت مستمرة الى **منتصف القرن الثالث الميلادى اعتمادا على هذا الأثر والذى يرجع** تاريخه الى هذه الفترة (١) .

ج) <u>علاقة المدن المغربية بميناء بوزولس</u> : كان لميناء بوزولس علاقات تجارية من دول المغرب ، أكدتها نقوش عثر عليها في مناطق متعددة من المغرب ، من أهمها النقش الذى وجد بمدينة سكيكدة .

وكانت العلاقات التي **تربطه** بهذه المدن مثل قرطاجة وسريناكة أكثر أهمية من تلك التي كانت **تربطه** باسبانيا (2) .

ومكذا نرى أن اهتمام **الحكام** الرومان بالموانىء يدخل في اطار السياسة الاقتصادية المتمثلة في تزويد الاسواق **بما** تحتاجه من مواد غذائية خاصة ، لتغطية النقص الذى أصاب الزراعة في ايطاليا .

(I) Dubois (Ch.), op. cot. p.III sq.
(2) Ibid. p.IIO,II4.

عمـــال التجـــارة

عرفنا في الفصول السابقة التسهيلات التي منحتها السلطات الرومانية ، لتنشيط حركة التبادل التجاري بين ايطاليا والمغرب القديم ، كبناء واصلاح الموانيء وتعبيد الطرق وانشاء المخازن . وتتمثل كل هذه المساعدات في تسهيل وصول البضائع الى الأسواق الرومانية .

وأريد أن أتطرق في هذا الفصل الى عمال التجارة ، كأرباب السفن والتجار والبحارة وغيرهم ، وكان ترتيبي لهم حسب أهميتهم ودورهم في الحركة التجارية .

I- مسؤولو التموين

لعبت حركة التموين (الأنونة) دورا كبيرا في حياة الجماهير الرومانية .وأولاها الأباطرة أهمية كبيرة ، فهم الذين كانوا يعينون الموظفين المسؤولين عن هذا الجهاز . وقد زادت أهمية هؤلاء بازدياد الحاجة الى التموين .

كان الايديل ، في العهد الجمهوري ، هو المسؤول **عن** وصول البضائع الضرورية للبيع أو التوزيع. ولما كانت سلطته لا تتعدى مدينة روما ، خلق أو غسطس منصبا جديدا أطلق على صاحبه اسم المسؤول العام **عن** التموين (Praefectus annonae) .

وكان هذا الأخير يتمتع بصلاحيات واسعة حتى خارج مدينة روما (١) ، وكان يمارس سلطته على الطحانين والخبازين والبحارة الذين يقومون بنقل البضائع الخاصة بهذا الجهاز ، وتجار القمح وغيرهم (2) . وكان لهذا المسؤول مكاتب في مختلف المقاطعات ومن الامثلة التي تؤكد ذلك ، نقش عثر عليه في منطقة **هسباليس** (Hispalis)(3) ،

(I) Waltzing (J.P.), op. cit. T.II, p.25 ; Casson (L), " The role...", p.2I ; Rickman (G.E.), op. cit. p.263.

(2) Serrigny (D), op. cit. T.II, pp.26I-262.

(3) منطقة اشبيليا الحالية .

يتمثل في نص اهداء قدمه بحار من هذه المدينة لأحد موظفي مصلحة التموين(١).
ومن المهام التي أوكلت لهذا الشخص احصاء كمية الزيت الآتية من اسبانيا
وافريقيا ، وشراء ماتحتاجه الأسواق في روما ، كما كان مكلفا بعقد الاتفاقيات مع
ملاك السفن لنقل مختلف البضائع نحو روما (2). ثم قام الامبراطور قسطنطين ،
بتحديد مهمة هذا المسؤول اذ أصبحت مهامه لا تتعدى مدينة روما . وأصبح كل
مايتعلق بوصول التموين من نصيب (Prefet du pretoire) (3).

II-ناقلو البضائع الخاصة بمصلحة التموين (Navicularii)

كانت المواد الغذائية التي تحتاجها مصلحة التموين ، تأتي معظمها من
المقاطعات ، وخاصة افريقيا ، التي وفرت في عهد أسرة الفلافيين 2/3 كمية هذه
المواد (4) . ولهذا كان النقل البحرى ضروريا لوصول حاجات هذه المدينة .
وقد اختلف مسؤولو هذا النقل من فترة الى أخرى ، كما ازدادت أهميتهم بازدياد
الحاجة الى التموين .

كانت هذه المهمة في العهد الجمهورى من نصيب البوبلكاني (Publicani)
-الذين كانوا يأخذون على عاتقهم جمع الرسوم الجمركية كما رأينا ذلك من قبل -
وبعد التعديل الذى حصل في طريقة جمعها ، ومع اتساع حاجات مصلحة التموين ، كان
من الضرورى تزايد عدد ناقلي البضائع . ومالبث هؤلاء أن كونوا جمعيات نقابية

(I) أنظر ماجاء في هذا النقش .

-Rougé (J), Picard (Ch.), Textes..., pI22.

(2) Ibid. p.I23.

(3) Waltzing (J.P.), op. cit. t.II, p.26.

(4) Pigeonneau (H), " L'annone romaine et les corps des naviculaires particulèrement en Afrique ", in Revue de l'Afrique Française et des antiquités Africaines. T.IV, 5è année, I886, p.223.

في كل أنحاء الامبراطورية الرومانية ، ذكرتها النصوص القانونية منذ عهد ماركس أوريليوس (١) • وكان على هذه الشركات نقل التموين الخاص بالدولة مرة كل سنتين ، وخلال مدة الاعفاء ، كان هؤلاء يشتغلون لحسابهم الخاص • وقد منحتهم الدولة امتيازات متعددة ، كالاعفاء من دفع الرسوم الجمركية ، وان شرطت في ذلك امتلاك سفن ذات حمولة محددة ، اختلفت مع ازدياد الحاجة للتموين • مما يدفعنا الى القول بأن هؤلاء الأشخاص كانوا يمتلكون عقارات تضمن للدولة السير الحسن لعملية النقل (2)• وقد وجد بين أعضاء الجمعية ، أعضاء شرقيون كانوا يمولونها بما تحتاجه من أموال ضرورية • وظهر التمييز بينهم وبين ملاك السفن منذ عهد الانطونيين (96 - 192 م)• ولم يكن الأعضاء الشرقيون يتمتعون بالامتيازات التي منحتها الدولة لأصحاب السفن (3) •

كانت عملية النقل منظمة تنظيما دقيقا ، حتى تتجنب السلطات أي تأخير في وصول التموين • فقبل الابحار كان أصحاب السفن يقرون أمام المسؤولين ، أنهم تسلموا بضائع في حالة جيدة ، وبعد أن تتأكد الادارة المعنية من ذلك ، تسلم لهم رخص الابحار ، يظهرونها في مختلف الموانيء التي يمرون بها ، حتى يعفون من دفع الرسوم الجمركية • وعند الوصول الى المكان المحدد ، يتأكد مسؤول التموين من أن كل شيء مضبوط • ولم يكن يسمح لهم بالتوقف أثناء الرحلة ، بدون سبب ، والشخص الذي يخالف ذلك يعاقب بالنفي أو الموت (4).

(I) Pigeonneau (H), op. cit. p.222 sq.

(2) Christol (M), Nony (D), Des origines de Rome aux invasions Barbares, Paris, 1973, 3e éd., p.224 ; Rougé (J), Recherches... p.245 sq.

(3) Rougé (J), Recherches..., p.245 sq.

(4) Waltzing (J.P.), op. cit. T.II, p.55 sq.

وقد تمتعت هذه الجمعيات كما ذكرت من قبل بعدة امتيازات ، بدأت منذ العهد الجمهوري ففي سنة 2I5 ق.م تحصل الأشخاص الذين قاموا بتزويد جيوش اسكيبيون الافريقي في اسبانيا ، على الاعفاء من الانخراط في صفوف الجيش طول المدة التي يقضونها في خدمة الدولة (١) .

ولكن الامتيازات الحقيقية ظهرت في عهد الامبراطور كلوديوس الذي أخذ على عاتقه كل الخسائر التي تتعرض لها السفن أثناء الابحار . وكان هذا نتيجة لمجاعة وقعت في روما ، كاد الامبراطور أن يقتل فيها (2) .

أما الامبراطور ماركس أوريليوس فقد منح الامتيازات لأصحاب السفن التي تصل حمولتها الى 50 ألف موديوس (Modius) ، أو للذين يملكون سفنا تصل حمولة كل واحدة منها I0.000 موديوس (3) . وتجدر الاشارة الى أن هذه الامتيازات كانت مؤقتة ، لا يتحصل عليه الا الأشخاص الذين يظلون في خدمة مصلحة التموين ، كما كانت فردية تعطى لأعضاء الجمعية ، وليس للجمعية . فلم يكن من الضروري الانخراط فيها للحصول على الامتيازات ، ولم تكن العضوية تعني حتميا التمتع بها .

كان هؤلاء الأعضاء يتقاضون المبلغ المتفق عليه (مع الادارة المسؤولة) في المقاطعات بعد أن يقدموا رخصا خاصة تحصلوا عليها في روما بعد تفريغ البضائع (4) . كان لأصحاب السفن ممثلين دائمين في الموانيء ، كما بينت

(I) Waltzing (J.P.), op. cit. p.398.

(2) Suetone, Vie des douze Cesars, Claude, XVIII.

(3) Rougé (J), Recherches..., p.298.

(4) Waltzing (J.P.), op. cit. T.II, p.399.sq.

ذلك نقوش ميناء أوستيا ، وكان بامكانهم استعمال المحلات الموجودة فيها (1).
ابتداء من القرن الرابع ، أصبحت الجمعيات اجبارية ، فلم يعد بامكان أي عضو الخروج منها ، خوفا من أن يفقد كل ما يملك (2) . وفي حالة تعرض السفينة للخسائر ، تقوم الدولة بتعويض البحارة . وحددت قيمة هذا التعويض بحوالي I6 فرنك لكل I2,5 ل (3) ، وهذا بعد أن تتحقق السلطات من أن هذه الخسائر كانت خارجة عن نطاق أصحاب السفن (4) .
أما في افريقيا فكان الوضع مختلفا ، فنجد أن الامبراطور كومودوس (Commodus) أنشأ أسطولا افريقيا خاصا بنقل القمح . وهذا لا يعني عدم وجود من كان يقوم بهذه المهمة قبل هذه الفترة . ففي سنة I4I م أنشأت جماعة من ملاك السفن ، - وكانوا من مدينة قرطاجة - تمثالا للامبراطور أنطونين ، في أوستيا (5) .
وفي سنة I7I م اشترك البعض منهم مع ناقلي مدينة سردينيا في تمجيد أحد آلهة أوستيا (6).

(I) Deville Fosse (H), " La mosaïque de Narbonnais à Ostie ", in Bulletin Archéologique du Comité des Travaux Historique et Scientifique , I9I8, p.272.
(2) Christol (M), Nony (D), op. cit. p.224.
(3) Waltzing (J.P.), op. cit. T.II, p.423.
(4) Rougé (J), La marine..., p.I96.
(5) Lecoq (A), op. cit. p.330 ; Waltzing (J.P.), op. cit. T.II, pp.37-38.
(6) De ville Fosse (H), op. cit. p.268.

ولتشكيل هذا الأسطول تأسست جمعيات اجبارية تكونت من التجار وأصحاب السفن الذين كانوا بمحض ارادتهم يشتغلون لحساب مصلحة التموين (١).

كانت الدولة تمنح هذه الجمعيات مواد البناء الضرورية لصناعة السفن التي لم تكن حمولتها تقل عن I0.000 موديوس . مقابل ذلك كانت الجمعية مسؤولة عن صيانة السفن ، واصلاح ما تعطل منها ، وتعيين البحارة وطاقم القيادة . لم يكن أصحاب السفن يقبضون أجرا أو ثمنا عند نقلهم للبضائع ، بل كانوا يتمتعون بامتياز يتمثل في اعفائهم من دفع الضريبة العينية المفروضة على القمح والزيت والخمر (2).

III-التجار

بالاضافة الى أصحاب السفن الذين كانوا ينقلون مختلف البضائع الى روما ، كون التجار جمعيات ساهمت مساهمة فعالة في الحركة التجارية بين المنطقتين من أهمها مايلي :-

- تجار القمح (Mercatores, Negotiatores Frumentarii)

ساهمت تجارة الخواص في تزويد الأسواق الرومانية بما تحتاجه من حبوب وخاصة القمح . وقد كون هؤلاء بالاشتراك مع تجار الزيت الافارقة جمعية واحدة ترأسها المسؤول عن مصلحة التموين :

(Praefectus Annonae Mercatores Frumentarii et Oleari Afrari)

(I) Lecoq (A), op. cit. p.328.

(2) Pigeonneau (H), op. cit. p.228 sq.

(3) Waltzing (J.P.), op. cit. T.II, p.I03.

- تجـار الـزيـت: (Mercatores Olearii) . كون هـؤ لاء جمعية مهنية منذ القـرن الثاني الميلا دى . وأحيانـا كان مسؤول التموين هو الذى يترأسهـا ، مما يدل على أن هؤلاء التجار كانوا على صلـة وطيـدة بمصلحـة التموين (١) .

بالاضافـة الى هذا وجدت جمعيـات أخـرى ، ليس لها علا قـة بمصلحـة الأنونـة ، ولكن من المـؤكد أن ساهمت في تـزويد الأسـواق الرومانيـة بما تحتاجـه . من أهـم هذه الجمعيات مايلـي : ـ

- جمعيـة تجار الخضـر: (Lupinarii) . أنشأت هذه الجمعيـة من طـرف الامبراطـور سيـتيمـوس سيـفيـروس .

- جمعيـة تجار العطـور: (Collegium Aromatariorum).

- جمعيـة تجار الجلـود بالجملة : (Corpus Corariorum Magnariorum Solatariorum).(2)

- جمعيـة تجار العلـف: (Collegium Faenariorum). التي تأسست في القـرن الثانـي الميـلادى .

- جمعيـة تجار الأثـاث: (Negotiatores Citriarii) كون هؤ لاء من الحرفيين الذين ينقشون على العاج جمعيـة مهنيـة ، منذ عهد الامبراطور هـادريـانــو س (Hadrianus) .(3)

(I) Waltzing (J.P.), op. cit. T.II, p.8I.

(2) Ibid. p.I03 sq.

(3) Ibid. p.II2 sq.

IV- مجهـز السـفينـة

كانت مهمة تجهيز السفينة ، وتعيين طاقم القيادة والبحارة في يد المجهز (Exercitor) . وقد يكون أحيانا هو صاحب السفينة (Dominus Navis). وقد اختلفت مدة الاتفاق بين مجهز السفينة وصاحبها ، فأحيانا تكون المدة قصيرة ، وأحيانا أخرى تدوم عدة سنوات (١) . وكان مجهز السفينة يعين شخصا للمحافظة على سلامة البضائع ، ويكون مسؤ ولا على ضياعها أو تلفها ولايقوم الابشحن البضاعة التي أمر بها مجهز السفينة ، كما كان بامكانه عقد الصفقات التجارية (2) .

اختلف عدد هؤلاء الأشخاص (Magister Navis) باختلاف عدد مجهزي السفينة ، فاذا كانت مهمة تجهيزها في يد شخص واحد ، فانه يعين مسؤولا واحدا . وأحيانا تأخذ مجموعة من الأشخاص مسؤولية تجهيز السفينة ، فيقوم كل واحد منهم بتعيين من ينوب عنه فيها ، ويكون مسؤولا أمامه . وأحيانا أخرى تعيين مجموعة من المجهزين شخصا واحدا يكون مسؤولا أمام الجميع (3) .

V - البحـارة :

عرف البحارة باسم (Nautae) ، وكان هذا الاسم في البداية يدل على كل شخص رافق السفينة للخدمة بها ، من أبسط ملاح الى القائد .
ولكن مالبث أن اقتصر على العمال المسيرين للسفينة ، لتميزهم عن طاقم القيادة والركاب (4) .

(I) Rougé (J), Recherches..., p.258 sq.
(2) Ibid. p.253 sq ; Rougé (J), La marine... p.I94.
(3) Rougé (J), " Prêt... ", p.297.
(4) Rougé (J), Recherches..., pp.2I4-2I5.

وكانت مهمة البحارة تتمثل أساسا في تحريك الاشرعة (١) .
وكانوا يقومون بهذا العمل بالتناوب ، ويسا عدهم في ذلك رئيس الجدا فين (Hortator) أو (Portisculus) ـ وهو بمثابة رئيس المناورة في الملاحة الحديثة ـ اذ كان ينظم عملية التحريك باستعمال مطرقة من الخشب (2) .

---

(١) لم يعرف الرومان من وسائل الدفع الا الأشرعة والمجاديف ، وكانت الاشرعة مستعملة بنطاق واسع في السفن التجارية ، ومن أهمها الشراع المربع الذى كان يستخدم في دفع السفينة مهما كانت اتجاهات الرياح ، والشراع المثلث الذى كان يظهر فوق الشراع المربع ، المتكون من شراعين مثلثين ، وعرف عند القدماء باسم سوباروم : (Supparum) أو (Sipharum) .
بالاضافة الى شراع الصارى المائل الموجود في مقدم السفينة ، كما ذكر بعض الباحثين شراعا آخر أطلق عليه اسم (Mendicum) ، ومن المرجح أن هذا الشراع كان يثبت في مكان شراع مقدم السفينة ، عند ما تكون الرياح ضعيفة ، فينزل حتى سطح البحر ليستفيد من هبوبها ومن هنا عرف باسم المتسول ، وكان مربع الشكل .
ـ لمزيد من المعلومات أنظر : ـ

- Rougé (J), Recherches..., p.56 sq ; Casson (L), Les marins... p.I39 ; Rougé (J), La marine..., p.65; Poujade (J), La route des Indes et ses navires, Paris, I946,p.I39.

(2) Rougé (J), Recherches..., pp.2I4-2I5, 220.

كما كان البحارة يتناوبون على حراسة الزوارق (١) .
ولم تكن مدة تشغيل البحارة على ظهر السفينة ثابتة ، فمنهم من يظل في خدمة صاحب السفينة أو مجهزها لفترة طويلة ، وخاصة اذا كان عاملا مختصا ، ومنهم من كان عمله مؤقتا (2) .
ومن عمال السفينة كذلك سابوراى (Saburarii)(3)، وقد كون هؤلاء

---

(١) كانت هذه الزوارق والمعروفة كذلك باسم (Barca) تصحب السفن التجارية . وكانت تربط اما في مؤخرة السفينة أو على ظهرها . وكانت هذه الزوارق تستعمل في سحب السفينة الى الميناء ، أو في مساعدتها على الابحار عندما تكون الرياح ضعيفة . واستخدم الزورق كذلك في تفريغ البضائع من السفينة عندما لا تتمكن هذه الأخيرة من الاقتراب من الميناء لقلة الأعماق . واستعملا في سيرها المجاديف .
لمزيد من المعلومات أنظر :

- Rougé (J), Recherches..., pp.47-49.

(2) Rougé (J), La marine..., p.I93.

(3) تتمثل مهمة هؤلاء العمال في تزويد السفينة بأثقال معينة ، حتى تتمكن من المحافظة على توازنها ، وكانت توضع على أرضية القنطاس (حوض السفينة) . وعادة كانت هذه الأثقال أو الصابورة (Saburra) - كما تسمى في الملاحة - متكونة من الرمال أو الصخور ، أو المياه الصالحة للشرب والمجمعة في قاع السفينة ، اضافة الى جزء من البضاعة ، الذى كان يتم تعويضه عند التفريغ .
- لمزيد من المعلومات ، أنظر :-

- Casson (L), Les marins..., p.255 ; Daremberg (Ch.), Saglio (E), op. cit. T.IV, p.33 ; Rougé (J), La marine..., p.76.

جمعية معنية في ميناء أوستيا . ابتداء من القرن الثالث الميلادي ، أصبح مسؤولا التموين ، هو الذي يحدد المناطق التي تؤخذ منها الرمال لعملية التصبير[1] .
ولم تذكر المصادر هل أن عملهم كان ينتمي بالميناء ، أو اذا كانوا يرافقون السفن عند الابحار . ولكن اذا علمنا أن جزءا من البضاعة كان يستعمل في التصبير ، فاننا نستطيع أن نرجح أن عملهم لا ينتهي عند ابحار السفينة .
بالاضافة الى ستوباتوراس (Stuppatores) ، الذين كانوا يقومون بعملية جلفطة السفينة[2] . أما أونكتوراس (Unctores) فكانوا يدهنون هيكل السفينة بالشمع حتى لا يتأثر بالماء ويتلف[3].

---

(١) Rougé (J), La marine..., p.77.

(2) كانت معظم قطع السفينة مصنوعة من الأخشاب ، لذلك كانت تتعرض لعدة أخطار ، منها تسرب الماء عبر الدروز (الشقوق) المتكونة بين قطع الأخشاب .
وتفاديا لهذا الخطر ، اتبع الرومان طريقة جلفطة أو سد الدروز بواسطة سيقان الكتان . ثم تطلى هذه الأجزاء بالقار أو القطران أو الشمع .
لمزيد من المعلومات أنظر: ـ

- Rougé (J), Recherches..., p.46 ; Vars (J),L'art nautique dans l'antiquiré et spécialement en Grèce, Paris, 1887, p.45 ; Casson (L), Les marins..., p.256.

(3) كان الرومان يدهنون سفنهم بمواد ملونة مضافة الى الشمع ، فتميزت السفن الرومانية بألوان متنوعة كالأزرق والأبيض والأرجواني . كما اعتاد الرومان على زخرفة سفنهم ، فخصصوا مثلا مقدم السفينة للعين الواقية ، لابعاد القدر السيء . كما خصص مؤخر السفينة بزخارف متنوعة ، لم يكن لها أية أهمية تقنية .

كون هؤلاء العمال جمعيات مختلفة في الموانيء الكبرى ، أما في الموانيء الصغرى ، فكانت كل هذه التخصصات من نصيب صانعي السفن (Fabri Navale)(١).
كما نجد فئة أخرى من العمال ، تتمثل في المحاسبين (Tabularii)، الذين كانوا يقومون بعملية تقدير كميات البضائع التي كانت تفرغ أو تدخل الى المخازن ، كما كانوا يراجعون تقارير الكيالين (Mensores) (2).
وجدت في الموانيء الرومانية ورشات تصنع فيها السفن التجارية ، يشتغل بها أربع فرق من العمال :-
- تتكون الفئة الأولى من المهندسين (Architecti navale) فالذين

كانوا يصنعون الورشات المخصصة لبناء السفن • كان المهندس المسؤول عن هذا الانجاز على رأس مكتب عمل متكون من عدة أشخاص • وصلت الأجرة اليومية لكل واحد منهم الى ستين دنييرس (Deniers)(3).

فكانت هذه الزخارف مثلا تأخذ شكل انسان ، أو حيوان يمثل في أغلب الأحيان رأس بطة أو وزة •
لمزيد من المعلومات أنظر :-

- Duval (P.M.), " La forme... ", p.27. ; Duval (P.M.), "Du navire grèc au navire romain", in M.A.H. ;
  Rougé (J), La marine..., p.47 ; Rougé (J), Recherches..., p.II8 sq.

(I) Rougé (J), Recherches..., p.II8 sq.
(2) Rougé (J), La marine..., p.I92.
(3) Rougé (J), Recherches..., p.II8 sq.

- أما الفئة الثانية فكانت تتكون من صانعي السفن (Fabri navale)، الذين كانوا يصحبون السفن التجارية ، لاصلاح ما كانت تفسده العواصف والرياح أثناء الرحلة . وقد تم العثور في بقايا السفن على الأدوات التي كان يستعملها هؤلاء العمال مثل (Ascia)(١) . ومن أهم الأسباب التي كانت تؤدي الى وقوع مثل هذه الأخطار ، الاستعمال الواسع للأخشاب (2) في صناعة السفن . جاء ذكر

---

(١) Rougé (J), Recherches..., p.216.

(2) استعمل الرومان في بناء سفنهم التجارية ، أنواعا عديدة من الأخشاب ، وكان هذا التنوع نتيجة لحاجات السفن ، فخصص لكل جزء منها نوع معين من الأخشاب ، فهيكل السفينة كان يصنع من أخشاب الصنوبر ، أما صالبها ، والمجاديف التي كانت تستعمل في سير الزوارق فكانت تصنع من التنوب . أما الأجزاء الحيوية من السفينة ، أي تلك التي كانت مباشرة فوق الماء ، فقد صنعت من أخشاب الدردار (Orme) لتقويتها . الى جانب الأخشاب ، استعمل الرومان النبات ، في صناعة الأشرعة والحبال . فالكتان كان مستعملا بالدرجة الأولى في صناعة الأشرعة ، مما أكسبها القوة والخفة في آن واحد . وقد شاعت كلمة (Carbasum) ، - بمعنى الكتان - للدلالة على الشراع . واستعمل الرومان في صناعة الحبال نبات القنب . بالاضافة الى أنواع أخرى من النباتات مثل البردى وألياف النخيل .

- لمزيد من المعلومات حول هذا الموضوع أنظر :

- Casson (L), op.cit. pp.254-255 ; Rougé (J), La marine..., p.46 ; 62 , 75.

هؤلاء العمال ، منذ القرن الثاني قبل الميلاد ، في مؤلف لبلوت(Plaute)(١).

- أما المجموعة الثالثة فكانت تتمثل في العمال المسؤولين عن جلفطة السفينة ، وكان يعمل الى جانبهم الدهانين .

- وأخيرا نجد المتخصصون في تصدير السفينة (2).

كما وجد ضمن عمال السفينة الجدافون ، المستخدمون في سير الزوارق التي تصحب السفن ، أما في أوقات قراغهم فكانوا يقومون بتشغيل المضخات ورص البضائع(3).

ومن أهم أعضاء طاقم قيادة السفينة (Proreute) الذى كان يتفقد أعماق البحار - بواسطة عمود ، على ظهر زورق صغير - ويراقب النجوم ليلا ، واتجاه الرياح لمعرفة الطريق(4).

ومن أعضاء طاقم القيادة كذلك قائد دفة السفينة (Gubernator)(5).

---

(١) Plaute, Théatre, Le militaire fanfaron (Miles Gloriosus), T.VI, vers 909 sq, Trad. nouvelle par J. Naudet, Paris, 1836.

(2) Rougé (J), Recherches..., p.118 sq.

(3) Rougé (J), Picard (G. Ch.), Textes..., pp.193-194.

(4) Ibid. p.194 ; Rougé (J), Recherches..., p.221.

(5) الى جانب الشراع المستعمل في سير السفينة استخدم الرومان الدفة (Gubernaculum) في توجيه السفن في عرض البحر. وبلغ عددها في السفينة اثنتين ، الأولى توجد على اليمين والثانية على اليسار. وكانت الطريقة المتبعة في تحريك الدفة ، هي نفس الطريقة المتبعة في تحريك مجاديف السفن الحديثة ، فكان القائد (قائد الدفة) يديرها نحو الميمنة أو الميسرة باعطائها حركة داخلية أو خارجية . ولما كانت السفن التجارية تحمل دفتين ، وللتمكن من تحريكهما في آن واحد ، زود كل من مقبض الدفتين بقضيب ،

وقد بلغ عددهم على السفينة الواحدة ، اثنين أو أكثر . وكان قائد الدفة تحت سلطة القائد العام للسفينة.(١) . ولم يكن قائد دفة السفن الصغرى بحاجة الى رئيس المناورة اذ كان يتولى كل أعماله ، كما كان على علم بأعماق البحار، ومختلف الموانيء التي يمكن الارساء فيها (2) .

ومن أهم عمال الميناء الغواصون أو الغطاسون (Urinatoris)، الذين جاء ذكرهم لدى تيتوس ليفيوس (3) . وكانت مهمتهم تتمثل في البحث على البضائع الضائعة عند غرق السفينة ، أو تلك التي ضاعت بعد عملية الرمي .

تم ايصالهما ببعضهما البعض بواسطة حبال .

- لمزيد من المعلومات أنظر :-

- Saint-Denis (E), " Le gouvernail antique, technique et vocabulaire ", in R.E.L. , T.XII,1934, p.390 sq ; Daremberg (Ch.), op. cit. T.IV, p.37.

(I) Rougé (J), Recherches..., p.223 sq.

(2) Daremgerg (Ch.), Saglio (E), op. cit. T.II, pp.1673-1674.

(3) Tite Live, op. cit. XLIX,IO,T.I7.

بالاضافة الى تعويم السفن التي تجنح في الموانئ ، ومراقبة حالة المراس (١) .

٧ ـ الحمالون

ذكرت النصوص والنقوش الاثرية وجود فريقين من الحمالين . اختلفت تسميتهم لاختلاف طريقة حملهم للبضائع . فالفريق الأول قد استعمل في شحن أو تفريغ البضائع أعمدة من الاخشاب (Phalangae) ، لذلك جاءت تسميتهم (Phalangarii) نسبة الى العمود (2) . فالأثقال كانت تعلق بواسطة حبل في وسط هذا العمود وتوضع نهايته على أكتاف الحمالين . كون هؤلاء العمال جمعية معنية في روما .
ولقد تشير إشارات الأ[illegible]

(١) كانت المراس ضرورية بالنسبة للسفن التجارية ، تساعدها على الارساء في الموانئ أو التوقف في البحر ، عندما تقتضي الضرورة ذلك . أولى المراس التي عرفها العالم كانت عبارة عن حجارة دون شكل محدد ، مزودة بثقب يمر من خلالها حبل الارساء . ثم تطورت هذه المرساة فصغر حجمها وظهرت عليها ثلاثة ثقوب . الثقب الأول موجود في القمة ، يمر من خلاله حبل الارساء ، أما الآخران فموجودان في القاعدة ، تمر من خلالها عوارض خشبية ، كانت بمثابة أرجل تساعد المرساة ـ عند الوصول الى قاع البحر ـ على أخذ الشكل الأفقي ، كما كانت تسمح بتثبيت السفينة في قاع البحر . ويتم بذلك ايقاف السفينة ومنعها من الحركة . ثم ظهرت بعد ذلك المرساة الخشبية المثقلة بالرصاص . ولحماية تآزير السفينة ، استعمل مرفاع من الخشب لتحريك المرساة عند الابحار أو الارساء . وصل عدد المراس في كل سفينة الى أربعة أو أكثر ، وكانت توضع بصفة عامة على ظهر السفينة ، ما عدا المراس الكبيرة ، الصعبة التحريك ، التي كانت توضع خارجها ، وتعلق في مرافق يمر من خلالها حبل الارساء .
ـ لمزيد من المعلومات أنظر :-

-Rougé (J), La marine..., p.7I sq ; Vars (J), op. cit. p.I34.

موانئ الامبراطورية (١).

أما عمال الفريق الثاني ، فكانوا ينقلون البضائع على أكتافهم بواسطة أكياس (2) (Saccus)، وعرفوا لذلك باسم حاملي الأكياس (Saccarii) .

وأصبح للجمعيات المهنية التي كونها هؤلاء احتكار عملية تفريغ السفن - حتى سفن الخواص - منذ عهد الامبراطور **هادريانوس**(3).

ولكنه كان بامكان التجار الخواص ، نقل بضاعتهم بواسطة عماليهم مقابل أن يدفعوا للخزينة $\frac{1}{5}$ كمية البضائع التي يمتلكونها (4).

ويضاف عادة الى جماعة النقل هذه فريق ثالث كان يقوم بنقل البضائع - عند وصولها الى ضفاف نهر التبر- الى روما ، مستعملاً زوارق خاصة (Caudica ') ومنها اشتقت تسمية هؤلاء العمال (Caudicarii) (5).

وابتداء من القرن الثالث ظهرت فرقة أخرى من البحارة لنقل البضائع . وقد اختلف الباحثون في تحديد الأسباب التي دعت الى ذلك . فمن الباحثين من يرى أن مطالب التجارة واتساعها جعل الكوديكاريي لا يستطيعون القيام بعملية النقل لوحدهم ، مما أدى الى انشاء هذه الفئة الجديدة . أما البعض الآخر

---

(1) Daremberg (Ch.), Saglio (E), op. cit. T.IV, p.424.

(2) Reygasse (B), Histoire des Associations, leur régime public, leur personnalité civile en Droit romain et en Droit français, Toulouse, 1890, p.38 ; Rougé (J), Recherches..., p.281.

(3) Waltzing (J.P.), op. cit. T.II, p.61.

(4) Serrigny (D), op. cit. T.II, p.369.

(5) Rougé (J), Recherches..., p.188.

فيرى أن أزمات القرن الثالث ، أدت الى اختفاء الكوديكاريي ، فأصبح من الضروري تعويضهم ، وتأمين وصول المواد الغذائية الى روما (١).

VI - الجمعيات المهنية :

قبل أن أختم هذا الجزء من البحث رأيت من المستحسن أن أتعرض لفكرة الجمعيات المهنية ، خاصة وأن معظم العمال الذين ذكرتهم في هذا الجزء كانوا منخرطين **فيها** . فما علاقة الدولة بها ؟ وما هدف أو سبب انخراط القوى العاملة فيها ؟ وهل كان تأسيسها قانونيا في نظر السلطات ؟

قبل الاجابة على هذه التساؤلات أود أن أعطي للقارئ فكرة - ولو بسيطة - عن التطور التاريخي للجمعيات المهنية في الامبراطورية الرومانية في مختلف عصورها . وأهم مرجع اعتمدت عليه في هذه الدراسة هو لولتزينغ (Waltzing) - السابق ذكره في الهوامش -

ترجع المصادر - بصفة عامة - ميلاد أو نشوء الجمعيات المهنية الى الملك نوما (Numa) ، الذي أراد مزج الرومان أتباع رومولوس (Romulus) والسابيين ، فقسم الشعب الى عدة جمعيات حسب مهنهم .

فنجد : -

- **الزمارون** (Tibicines) أو (Symphoniaci)
- الصائغون (Aurifices)
- النجارون (Fabritignarii)
- الصباغون (Tinctores)
- الأسكافيون (Sutores)
- دابغو الجلود (Coriarii)

(I) Rougé (J), Recherches..., pp.194-196.

- حدادو النحاس (Fabri Aerarii)
- صناع الفخار (Figuli)

وقد جمع أصحاب المهن الأخرى في جمعية واحدة (١) .

والمهن الذى ذكرها بلوتاركوس تتناسب والحياة في روما في تلك الفترة ، الرمانيين كانوا ضروريين في مراسم الزواج والدفن. أما النجارون فكانوا يصنعون المنازل والمعابد . وقد جرت العادة في تلك المرحلة من أن تصبغ الأقمشة الصوفية ، وتستخدم الجلود في صنع لوازم السكان مثل الأحذية ، لذلك وجدنا ضمن هذه الجمعيات ، جمعيتي الصباغين والاسكافيين . الى غير ذلك من هؤلاء العمال . كون العمال الآخرون مثل التجار وأصحاب الفن جمعية واحدة . ربما لأن عددهم كان قليلا ، وأن دورهم في المجتمع كان محدودا . وتجدر الملاحظة أن بلوتاركوس أهمل المهن التي تمارس في البيت من طرف النساء مثل النسيج والخياطة .

ولكن بعض الباحثين يرون أن هذه الجمعيات ظهرت لوحدها ، وبصورة تدريجية ، نتيجة الدور الهام الذى كانت تلعبه في المجتمع . وقد أرجع أعضاؤ ها تأسيسها الى الملك نوما ، لتأخذ صبغة شرعية . فجل الحرفيين كانوا ينتمون الى شريحة اجتماعية ضعيفة ، محرومة من المساهمة في الحياة السياسية والعسكرية . فكونوا جمعيات مهنية ، حتى يحسون بانتمائهم الى هيأة معينة ، يختارون رؤساءهم و عقيدتهم الدينية بكل حرية .

وابتداء من سنة 65 ق.م ، عرفت الجمعيات تطورات ، نتيجة للأوضاع الداخلية التي عرفتها الدولة الرومانية (2). اذ قام مجلس الشيوخ في

(I) Plutarque, op. cit. T.I, Numa, I7,23.
(2) Waltzing (J), op. cit. T.I, p.66 sq.

سنة 65 ق.م بالغاء أو حل كل الجمعيات التي تأسست ولم يكن لها أية أهمية في المجتمع . ولكن هذا القرار لم يدم طويلا اذ ألغي سنة 58 ق.م من طرف التريبنيون كلوديوس ، اذ أعاد للعمال حرية تشكيل الجمعيات المهنية . ويقال أن هدفه من هذا القرار يتمثل في كسب مساندة الطبقة الشعبية في صراعه مع الأرستقراطيين . وكان بامكان أي شخص - حتى العبيد - الانخراط في الجمعيات . فما عليه الا التوجه الى ساحة الفورم لتسجيل اسمه .

وقد تغير الوضع القانوني لهذه الجمعيات مرة أخرى ، اذ قام يوليوس قيصر بالغاء معظمها . ولم يترك الا القديمة منها ، والتي يرجع انشاؤها الى الملك نوما . وبمقتضى هذا القانون كذلك - والذي عرف باسم (Lex Julia De Collegiis) منع تكوين أية جمعية لم تتحصل على موافقة خاصة من مجلس الشيوخ .
وكان هذا الأخير لا يسمح الا بتكوين الجمعيات التي تساهم في خدمة مصالح البلاد ، مثل تموين الأسواق بشرط أن لاتشكل أي خطر على السلطة .
ولم يطبق قانون يوليوس قيصر في بادئ الأمر الا في روما ، ثم تعدى هذه المدينة الى المقاطعات الأخرى [1] ، بمقتضى مرسوم أقره سبتيموس سفيروس [2].
ومنذ عهد هذا الامبراطور كذلك أصبحت العضوية اجبارية ووراثية تنتقل من الأب الى الابن .

رغم أن الدولة كانت تتدخل في تشكيل الجمعيات المهنية ، الا أن النظام الداخلي لم يكن يهمها . فكان الأعضاء أحرارا في اختيار قوانينهم (Lex Collegii)،

---

(1) Waltzing (J.P.), op. cit. T.I, p.90 sq.
(2) De Lassus (Ch.), La personnalité civile des Sociétés et Associations en droit romain et en droit français, Dun-Kerque, 1892, p.20.

وطرد أي عضو خرج عن القواعد والمبادئ التي رسمتها الجمعية . كانت الجمعيات مقسمة الى وحدات مئوية أو عشرية ، يترأس كل وحدة رئيسا . وكانت كل جمعية تملك مرسوما يستجد كل سنة أو كل خمس سنوات . وكان رئيس الجمعية يحدد الاجتماعات الطارئة ، أما الاجتماعات العادية ، فكانت تحدد عند الموافقة على التنظيم الداخلي للجمعية .

ولاتصبح القرارات رسمية ، ومطبقة الا بموافقة $\frac{2}{3}$ الأعضاء ، وكانت تنقش على لوحات من الرخام أو البرونز حتى يطلع عليها الجميع . كما كان للجمعية مجلسا خاصا يقوم بتنظيم المالية كدفع المكافآت ، أو انشاء تمثال تذكاري لأحد الرؤساء . الى جانب الرؤساء يوجد الأعضاء العاديين (Plebei) أو (Corporati) الذين كانوا موزعين في وحدات عشرية ، أو حسب أبجدية الأسماء أو الأقدمية . ويتم حل أية جمعية اعترفت بها الدولة بعد موافقة أغلبية الأعضاء ، ويكون هذا الأمر علنيا ، معروفا من طرف السلطات ، والا فان وجودها يظل رسميا في نظر الدولة حتى ولو بقي فيها عضو واحد . وأحيانا كانت بعض الجمعيات تضم أعضاء ، لايقومون بنفس مهمة أعضاء الجمعية المنخرطين فيها . ولكن من المرجح أن عضويتهم كانت شرفية(١).

(I) Waltzing (J.P.), op. cit. T.I, p.I28 sq.

قبل أن أتعرض الى بعض النتائج التي لفتت انتباهي في هذا البحث ، أود أن أشير الى نقطة مهمة بالنسبة اليّ . وهي أنه قبل شروعي في هذا العمل كنت أريد أن أبرز دور سكان المغرب (المحليين) في هذا النشاط الاقتصادى ومدى استفادتهم من المشاريع التجارية طوال القرون الثلاثة الاولى من الاحتلال الروماني للمنطقة .

ان المصادر والمراجع التي تناولت موضوع التجارة الخارجية لمنطقة المغرب ، تجاهلت هذه الفكرة . فالمشتغلون بالتجارة سواء منهم التجار أو ناقلي البضائع وحتى البحارة ، عرفوا بلقب التجار الافارقة أو البحارة الأفارقة ، بصفة عامة ، فهل المقصود منهم السكان المحليين أو سكان افريقيا الشمالية (المغرب) بما في ذلك العناصر الأجنبية من ايطاليين أو سوريين . صحيح أنه عثر في ميناءي أوستيا وبوزولس على نقوش تؤكد اشتغال الأفارقة بالتجارة ولكن هذا ليس دليلا على أنهم من السكان المحليين. فجل المراجع والمصادر اهتمت بالنشاط التجارى وما جناه من خيرات على الجماهير الرومانية ، والأعمال التي قام بها الأباطرة لتسهيل هذه العملية ، ولكنها أهملت الشريحة الاجتماعية المشتغلة بها كالبحارة والحماليـن.

اضافة الى هذه النقطة ، كنت أود أن أعرف بشكل دقيق ، هل أن المنتوجات المصدرة الى ايطاليا من المغرب ، كانت من فائض الانتاج أم لا.. فسكوت المراجع عن ذكر كميات الانتاج - ما عدا القمح وان كانت وجهات نظر الباحثين متضاربة - وسكوتها كذلك عن ذكر أو تحديد الكميات المصدرة ، جعل من الصعب توضيح هذه الفكرة بشكل دقيق وعلمي .

ولكن بعد التأكد من حاجة روما الى المنتوجات الافريقية ، والتسهيلات التي كانت تمنحها السلطات من أجل تموين الأسواق الرومانية ، والتنظيم الذى أولته لهذا النشاط ، جعلني أرجح أن روما لم تكن تنظر الى الحالة الداخلية للمقاطعات

الافريقية ، ولا قدرتها على الانتاج • خاصة اذا علمنا أن نصيب افريقيا في تموين روما وخاصة فيما يتعلق بالقمح ظل نفسه رغم الازمات الاقتصادية التي عرفها العالم الروماني والتي أدت الى نقص الانتاج بصفة عامة • فسخرت الأرض والسكان ، خاصة الفلاحين منهم لتسديد حاجاتها من المنتوجات الغذائية بالدرجة الأولى • فالثورة الاجتماعية التي عرفتها المنطقة في القرن الرابع الميلادي ـ وان لم أتعرض لها في هذا البحث ـ لا دليل على هذه الفكرة•
من أهم النتائج التي استخلصتها من هذا البحث هي أن الوجود الروماني في المغرب أخذ وجها اقتصاديا واضحا ، وهذا من خلال المعالم التالية •

(١) ـ اهتمت السلطات الرومانية بترميم وبناء موانيء جديدة سواء في ايطاليا أو في المغرب لتأمين سلامة السفن ، فزودتها بالمرافق الضرورية كالمخازن والكاسرات وأجهزة الأمن ، حتى تجعل منها مركزا ، يسهل حركة تصدير واستيراد المنتوجات المختلفة •
وأهم دليل على ذلك أن مشروع بناء ميناء في أوستيا لم ينجح الا في عهد الامبراطور كلوديوس نظرا للمجاعات التي عرفتها روما في هذه الفترة• رغم أن هذه الفكرة قد ظهرت في عهد يوليوس قيصر• فضرورة تزويد سكان روما بالحبوب هو الذي شجع هذا المشروع •

(٢) ـ اهتم الرومان بتشييد الطرق في المنطقتين ، لتسهيل وصول المنتوجات الى مراكز التصدير أو الأسواق • فالطريق الجيد يساعد في عملية النقل ، وبالتالي في وصول المنتوجات في الوقت المحدد لها • ولضمان وصول البضائع في حالة جيدة ، بنيت على طول الطرق مخازن متعددة لحمايتها من اللصوص والظروف الطبيعية كالحرارة والبرودة •
وتجدر الملاحظة الى أن الطرق المغربية ـ في بداية الأمر ـ كانت تخدم

أهدافا عسكرية ، تتمثل في تسهيل حركة القوات العسكرية . ولكن مع ازدياد الحاجة الى الموارد ار الاقتصادية توسعت وظيفة الطرق التي أصبحت تتماشى مع المتطلبات الجديدة للدولة .

(3) - كانت المواد الغذائية المصدرة الى ايطاليا ، خاصة منها القمح ، ثم الزيت والخمر فيما بعد ، توزع مجانا على المحتاجين في روما . ولتسهيل التوزيع أنشئ جهاز مسؤول على هذه العملية ، سهر على تنظيمه الحكام .

(4) - سهرت السلطات الرومانية في المغرب على تكثيف الزراعة والزيادة من كمية الانتاج . فقامت باستصلاح الأراضي البور - وأهم مثال على ذلك ما أوردته وثيقة (أو نقش) عين الجمالة - والتوسع في الأراضي شبه الداخلية مما أدى الى زحزحة القبائل البدوية من مضاربها ، وشل حركة تنقلها الضرورية لحياتها ، والقائمة أساسا على تربية المواشي . فالتكثيف في الزراعة كان يتماشى مع حاجات روما المتزايدة بتزايد السكان ، وتزايد متطلباتهم ، خاصة لما يتعلق الأمر بالتوزيع المجاني ، فكل تأخير في وصول التموين ، يؤدى الى حدوث ثورات واضطرابات . لذلك نجد أن الحكام الرومان قد أولوا اهتماما كبيرا بهذا الجانب .

(5) - عرفت الزراعة في المغرب تطورا ، يتماشى مع حاجات الأسواق الرومانية ففي القرن الأول الميلادي ، اهتمت السلطات الرومانية بزراعة القمح ، لضآلة انتاجه في ايطاليا . ولكن ابتداء من القرن الثاني أخذت زراعة الزيتون والكروم أهميتها هي الأخرى ، فزراعتها قد أهملت في ايطاليا . ونتيجة للطلب الذى عرفته الأسواق ، لم يكن أمام السلطات الرومانية الا تعويض هذا النقص في الأراضي المغربية . فروما اذا قد طبقت في هذه المنطقة سياسة اقتصادية تتماشى مع ظروفها وحاجاتها .

(6) - لتشجيع وصول التموين في وقته المحدد الى روما ، منحت الدولة لناقلي البضائع المتعاملين معها ، امتيازات تتمثل في اعفائهم من دفع الرسوم الجمركية المفروضة على تنقل البضائع حتى في الفترات التي ينقلون فيها البضائع الخاصة بتجارتهم • وقد تحددت شروط التمتع بهذا الامتياز اذ كان يتحصل عليه في بداية الأمر أصحاب السفن التي بلغت حمولتها 10 آلاف موديوس في عهد الامبراطور كلوديوس ، ثم أصبحت من نصيب الأشخاص الذين يملكون سفنا تصل حمولتها الى ألف موديوس في عهد الامبراطور ماركس أوريليوس ، فارتفاع نسبة حمولة السفن لا دليل على زيادة الحاجة الى التموين •

(7) - استفادت الدولة من هذا النشاط التجاري استفادة كبيرة • وذلك عن طريق حصولها على الرسوم الجمركية المختلفة المفروضة على أغلبية البضائع • وأهم دليل على هذه الفكرة ، التطور الذي حصل في طريقة جمع الضرائب • فبعد أن كانت الجباية في يد الشركات الأرستقراطية ، تتحكم فيها ولا يدخل الى خزينة الدولة الا قدرا ضئيلا ، وبعد أن أنتزع منها تدريجيا هذه المهمة ، أصبحت الجباية في يد أشخاص يتمتعون بثروة معتبرة يسهل على الدولة مراقبة أعمالهم • كما أصدرت السلطات قوانين لحماية السكان والجباة من بعضهم البعض ، حتى يتسنى لهؤلاء القيام بعملهم على أكمل وجه ، دون ابتزاز أموال الأهالي ، ودون الخروج على ما أقرته لهم السلطات • وكان هؤلاء المسؤولون الجدد يقدمون للخزينة ، تقريرا سنويا حول المبالغ التي جمعت ، ولكن ما لبثت أن أصبحت هذه المهمة في يد أشخاص يعينهم الامبراطور كانوا في غالب الأحيان من عبيده ، فهم تحت سلطته المباشرة • وهكذا نلاحظ أن أسباب التطور الذي حدث في طريقة جمع الضرائب التجارية في الامبراطورية الرومانية ، لم يكن يخدم الا مصلحة الدولة الكامنة في الاستفادة الكلية من هذه الضرائب •

كما كان اختيار انشاء محطات الضرائب في افريقيا ، في الأماكن أو المدن الواقعة على الطرق الرئيسية للحركة التجارية • لا دليل على أهمية هذا المدخول بالنسبة للسلطات الرومانية •

(8) - رغم الاستفادة التي كانت تجنيها الدولة من الضرائب المدفوعة على نقل البضائع ، والتغيرات التي أدخلتها على طريقة الجباية لتستفيد منها بشكل أوسع ، نلاحظ أن كل البضائع الخاصة بجماهير روما المحتاجة ، سواء منها الغذائية أو حيوانات السيرك ، لم تكن تخضع لمثل هذه القواعد ، حتى لا تعرقل طريق وصولها الى المستهلك ، وبالتالي تتجنب الدولة الثورات والاضطرابات الاجتماعية •

(9) - كانت صورة القوى العاملة المحركة للنشاط التجاري واضحة المعالم فكل مجموعة مختصة بجانب معين من هذا النشاط ، فنجد عمال الميناء المكلفين بنقل البضائع ، وتخزينها وتقدير كميات البضائع الداخلة والخارجة من الميناء • ثم عمال السفن المكلفين بتسييرها وتجهيزها والمحافظة عليها وعلى البضائع المنقولة فيها • الى جانب التجار المختصين بشراء وبيع البضائع • ونستنتج من هذا ، أن النشاط التجاري لم يكن عملية عشوائية بلا أسس أو قواعد • بل سلسلة متصلة ومتواصلة من الأعمال ، أدت الى استكمال الحركة التجارية •

(10) - نستطيع أن نقسم المنتوجات المصدرة الى ايطاليا الى ثلاث مجموعات •

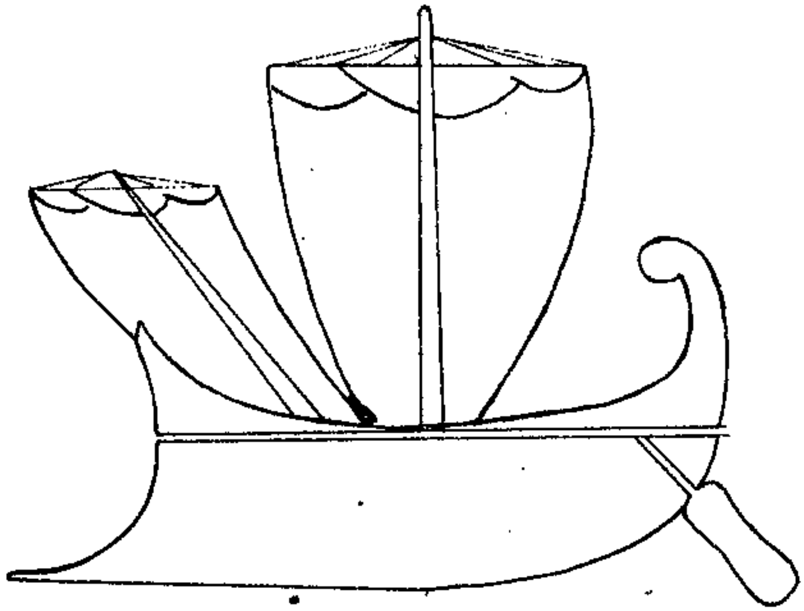
- المنتوجات الضرورية لجماهير روما والمتمثلة في المواد الغذائية ، كالقمح والزيت والخمر ، بالاضافة الى حيوانات السيرك وكانت جل هذه المنتوجات مرتبطة بمصلحة التموين ، أي خاصة بالطبقة المحرومة من المجتمع فكانت تجارتها نشيطة ومكثفة •

- أما القسم الثاني من البضائع فكانت تجارته محتكرة من طرف الدولة ، أو الامبراطور ، مثل الأرجوان ، والمعادن ، والملح . وان كان قسما منها في يد الخواص ، الذين كانوا خاضعين لقوانين فرضتها السلطات الرومانية .
- الى جانب هذه المجموعتين وجدت مجموعة ثالثة من البضائع ، كانت تجارتها تتمتع بحرية أكثر ، ولا تستفيد منها الدولة الا عن طريق الضرائب ، كالأخشاب والفواكه وبعض الاعشاب الطبية والجاروم والاسفنج ... لم تكن تجارتها مكثفة اذا قورنت بتجارة القمح والمعادن . وكان معظمها خاصا بالطبقة الميسورة من المجتمع ، مثل خشب الحفصية الذى كان يباع بثمن مرتفع .
بعد دراستي لموضوع البضائع ، أستطيع أن أؤكد أن التجارة الخارجية لمنطقة المغرب خلال الاحتلال الروماني كانت باتجاه واحد .
فالبضائع المصدرة الى ايطاليا كانت تفوق في الحجم والنوع تلك المستوردة منها . فظروف ايطاليا البشرية والطبيعية قد أدت الى نقص الانتاج الزراعي تدريجيا لذلك أهتم الحكام بتعويض هذا النقص في المقاطعات والمناطق التي احتلتها الجيوش الرومانية . كما أن البضائع المستوردة من ايطاليا ، قد قلت بعد انشاء صناعة محلية . فكلمة تبادل تجارى اذا لا تنطبق مع الوضعية التي عرفها المغرب ، فروما قد جعلت من هذه المنطقة سوقا كبيرا تجلب منه ما تحتاج اليه دون الاهتمام بتقديم البديل .
فالصفة التي أعطاها الباحثون للمغرب وهي " المغرب مخزن روما " لا تكفي . لأن هذه الصفة ، كانت تشير فقط الى غناها بمنتوج القمح. لأن سطح المغرب كان غنيا بموارد أخرى ، استطاعت روما استغلالها والاستفادة منها ، وهذا هو السبب الرئيسي لارتباطها بالمنطقة .

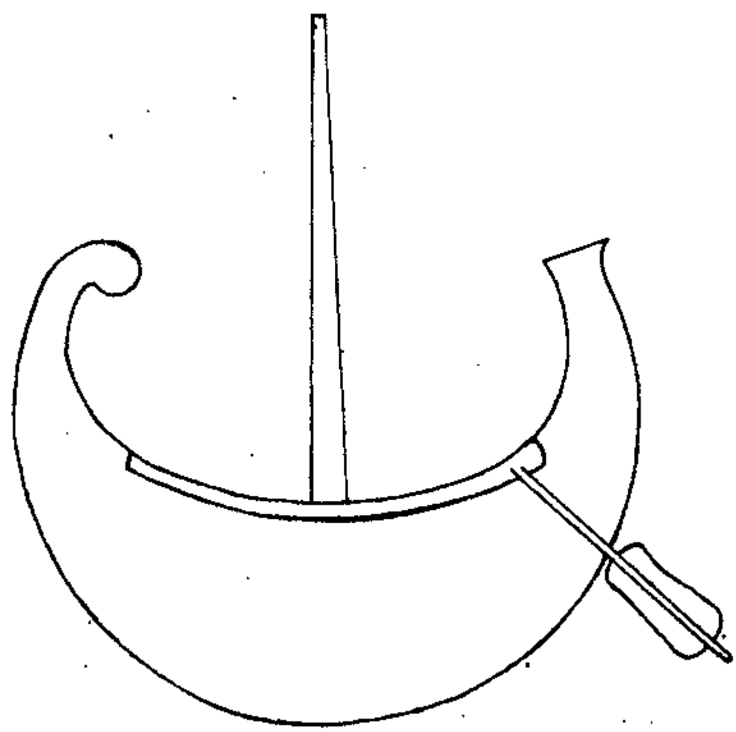
( ) - ساهمت الادارة الرومانية في تطوير المغرب القديم خلال الفترة المدروسة ، رغم أن هذا لم يكن الا وسيلة لخدمة مصالحها الاقتصادية . وتتضح هذه الفكرة من النقط التالية .

- يعتبر بناء الموانىء وتزويدها بالمرافق الضرورية ، وسيلة من وسائل الاتصال الخارجي .
- كان بناء الطرق وترميمها ، من أهم العوامل التي سهلت عملية نقل البنائي ، كما ساعدت على تقارب السكان فيما بينهم .
- عرفت المنطقة تطورا زراعيا ، عن طريق اصلاح الأراضي البور ، وتوسيع الخريطة الزراعية ، وخاصة في الأراضي شبه الداخلية ، وشبه الصحراوية ، مما ساهم في استقرار البدو الرحل ، الذين أصبحوا يشتغلون في المزارع المقامة في هذه المناطق .

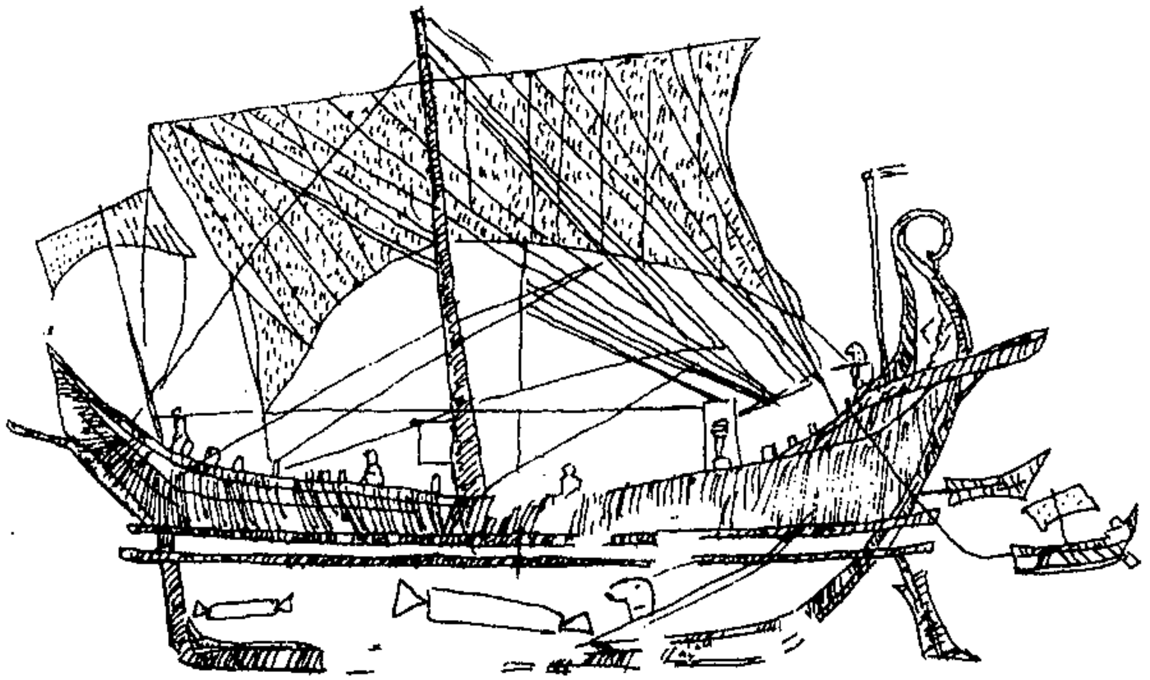
أشكال السفن التجارية



سفينة غير تناظرية



سفينة تناظرية



رسم تشكيلي للسفينة غير التناظرية وأجهزتها المختلفة .

نقلا عن : Rouge (j) , Recherches ... , PL.II (A)



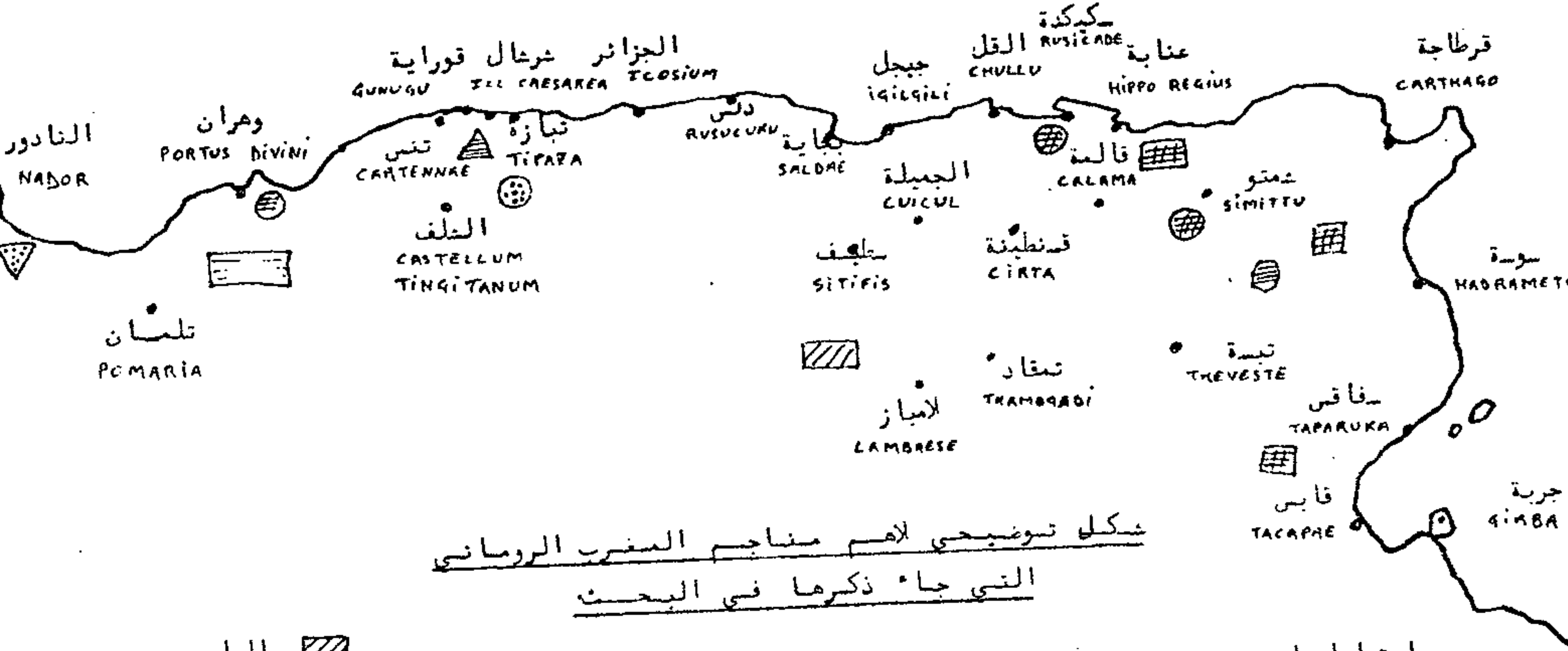
فسيفساء وجدت بميناء اوستيا ، خاصة بناقلي بضائع مدينة سليكتوم . تظهر عليها سفينتان غير تناظريتين متوجهتين نحو الميناء ، الذي يدل عليه المنار .

نقلا عن : Rouge (j), Recherches..., PL.II(b)



فسيفساء تمثل كيالي ميناء اوستيا

نقلا عن : Rouge (j), Recherches....,
PL.VIII



شكل توضيحي لاهم مناجم المغرب الروماني التي جاء ذكرها في البحث

- الملح
- الغرانيت
- الجير
- الجزع
- النحاس
- الحديد
- الرصاص
- الـ..ـا

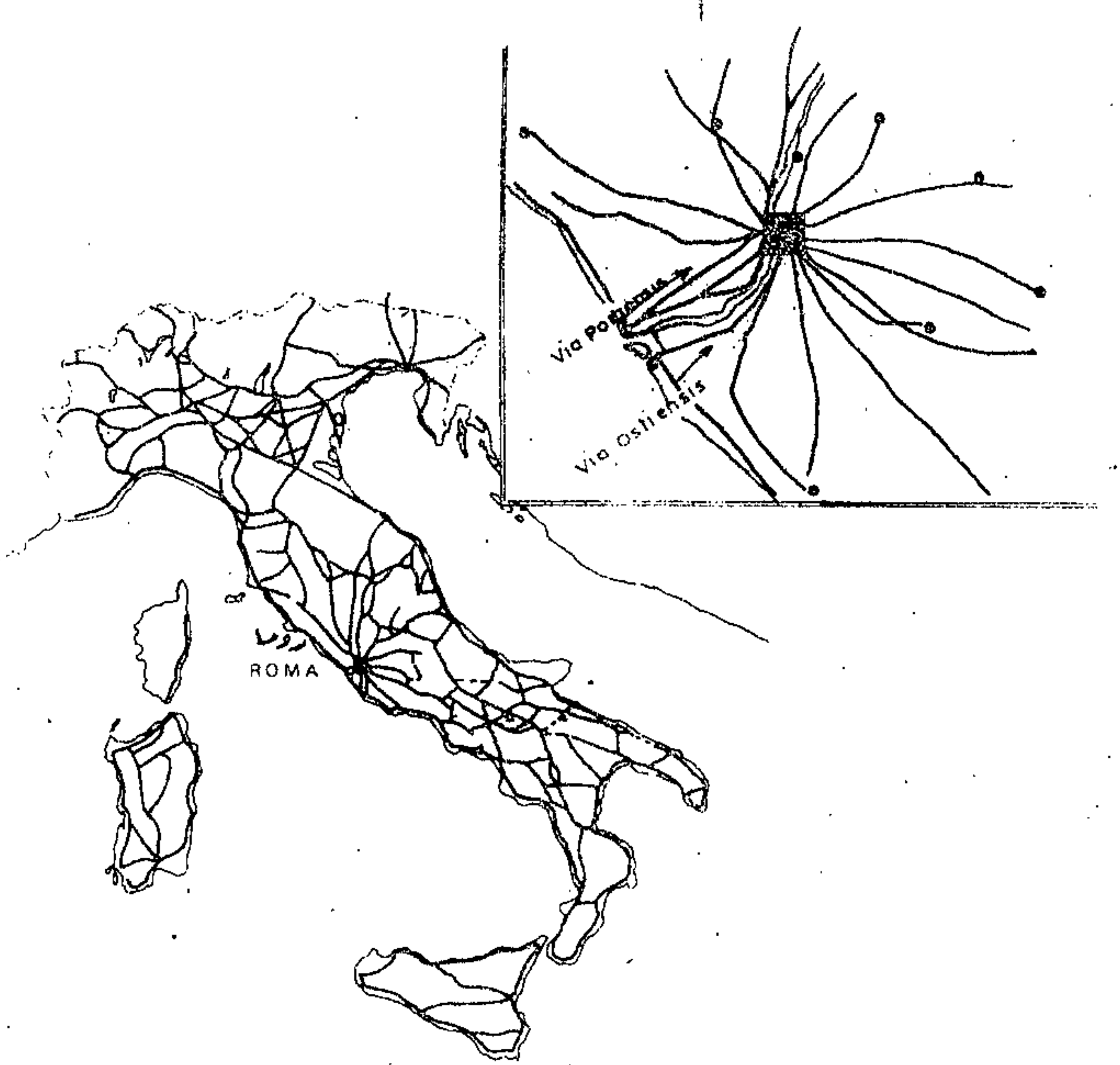
اعتمادا على :

= TISSOT (C.).- Géographie comparée de la province romaine d'Afrique.- Paris. 1884.

- SALAMA (P.).- Les voies romaines de l'Afrique du nord." Alger. 1951.

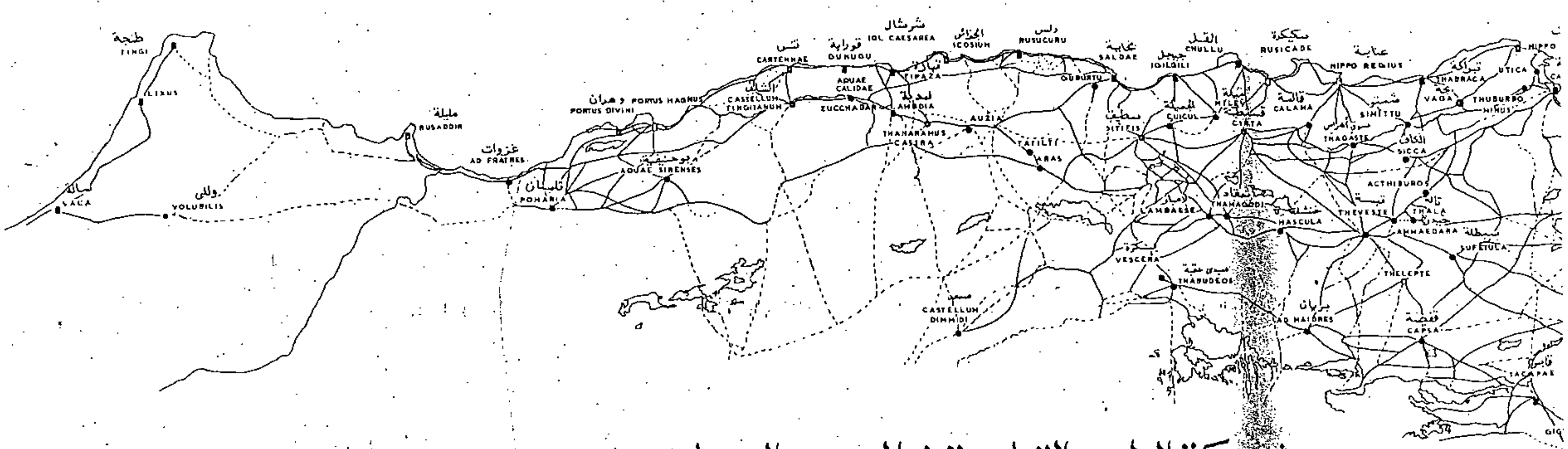
- Carte ONAT. Dressée et publiée par l'Institut National de Cartographie. H. Dey. Alger.

اهم الطرق التجارية في روما



إعتماداً على : R. CHEVALLIER : Les Voies Romaines.

رسم الخريطة: ب مسعودي



شبكة الطرق التجارية في المغرب الروماني

———	الطرق الرئسية
- - - - - -	الطرق الثانوية
○	المدن
◻	للموانئ

اعتماداً على:

- JULIEN, Ch.A.- Histoire de l'Afrique du Nord Tome 1. SNED. Alger 1978.
- SALAMA, P. Les Voies Romaines de l'Afrique du nord Alger - 1951

الخريطة سعودي ب

ببليوغرافية

البحث

اولا   المصادر القديمة

ثانيا   المراجع الحديثة

اولا : المصـــادر.

I) AURELIUS VICTOR.- Livre des Cesars. Texte établi et traduit par Pierre Dufraigne. Paris, I975.

2) CESAR.- La guerre d'Afrique.- Texte établi et traduit par A. Bouvet. Paris, I949.

3) CESAR.- Oeuvres. Commentaires sur la guerre des Gaules,suivis des commentaires sur la guerre civile ; traduction d'Artaud, Tome : II. Paris, (S.D.).

4) COLUMELLE.- L'économie rurale.- Tome : II ; traduction nouvelle par M.L. Dubois ; Paris, I845.

5) HERODOTE.- Histoires.- Texte établi et traduit par P. Le Grand, Ed. Les Belles Lettres. Paris, I945.

6) PLAUTE.- Théatre, Miles Gloriosus.- Tome sixième ; traduction J. Naudet. Paris, M DCCC XXXVI.

7) PLINE L'ANCIEN.- Histoire Naturelle.- Traduction nouvelle par M. Ajasson de Grandsagne. Paris, M DCCC XXXIII ; M DCCC XXXI ; M DCCC XXIX.

8) PLUTARQUE.- La vie des hommes illustres.- Texte établi et traduit par R. Flacelière et E. Chambry. Paris, I975.

9) POLYBE.- Histoire.- Texte traduitet présenté par D. Roussel. Paris, I970.

IO) STRABON.- Géographie.- Texte établi et traduit par F. Lasserre. Paris, I967.

II) SUETONE.- Vie des douze Césars.- Texte établi et traduit par H. Ailloud. Paris, I932.

I2) TACITE.- Annales.- Texte établi et traduit par H. Goelzer. Paris, I938.

I3) TITE LIVE.- Histoire Romaine.- Traduction nouvelle par M. Liez et N.A. Dubois. Paris, M DCCC XXXV.

ثانيا: المراجع الحديثة

المراجع باللغة العربية .

أ - الكتب

١- محمد البشير شنيتي ، التغيرات الاقتصادية والاجتماعية في المغرب أثناء الاحتلال الروماني ودورها في أحداث القرن الرابع الميلادي . الجزائر ، 1984.
- محمد أبو المحاسن عصفور ، المدن الفينيقية ، دار النهضة العربية ، بيروت ، 1981 .

المراجع باللغة الاجنبية .

أ - الكتب

1) ALBERTINI (E).- L'Afrique romaine.- Alger, 1949.
2) ARMAND (L).- L'Occident romain.- Paris, 1960.
3) AYMARD (A), AUBOYER (J).- Histoire Générale des Civilisations. Tome : II. Rome et son Empire. Paris, 1967.
4) BABELOU (E).-Description historique et chronologique des monnaies de la Republique Romaine, vulgairement appelées monnaies consulaires. Tome : I. Paris, 1885.
5) BLOCH (G).- La République romaine, les conflits politiques et sociaux. Paris, 1913.
6) BRISSON (J.P.).- Carthage ou Rome ?.- Paris, 1973.
7) CAGNAT (R).- Commerce et propagation des religions dans le monde romain.-Conférence faite au musée Guimet. Paris, 1909.
8) CAGNAT (R).- En pays romain.- Paris, 1927.

9) CAGNAT (R).- Etude historique sur les impôts indirects chez les romains jusqu'aux invasions des Barbares.- Imprimerie Nationale. M DCCC XXXII.

I0) CAGNAT (R).- L'armée romaine et l'occupation militaire sous les Empereurs.- Paris, M DCCC XCII.

II) CAMBRIDGE ANCIENT HISTORY (The).- Vol. XI. The Imperial Peace. Edited by S.A. Cook. Cambridbe, I965.

I2) CAMPS-FABRER (H).- L'olivier et l'huile dans l'Afrique romaine. Alger, I953.

I3) CARCOPINO (J).- Ostie .- Paris, I929.

I4) CASSON (L).- Les marins dans l'antiquité ; explorateurs et combattants sur la Méditerranée d'autrefois.- Texte français de Lilly Galhi Kahil, Paris, I96I.

I5) CAT (E).- Essai sur la province romaine de la Maurétanie Césarienne.- Paris, I89I.

I6) CAVAIGNAC (E).- Histoire du monde, la paix romaine.-Tome : V. Paris, I928.

I7) CHARLESWORTH (M.P.).- Les routes et le trafic commercial dans l'Empire romain.- Traduction française par G. Blumberg et P. Grimal . I938.

I8) CHEVALLIER (R).- Les voies romaines.- Coll. "U", Paris, I972.

I9) CHRISTOL (M), NONY (D).- Des origines de Rome aux invasions barbares.- Paris, I974.

20) COHEN (H).- Description historique des monnaies frappées sous l'Empire romain communément appelées médailles impériales.- Leipzig, I930.

2I) DAREMBERG (C), SAGLIO (E).- Dictionnaire des antiquité grècques et romaines.- Paris, Hachette, I926-I929.

22) DECRET (F),-FANTAR (M).- L'Afrique du nord dans l'antiquité, des origines au Vème siècle.- Paris, I98I.

23) DELAET (S).- Le Portorium. Etude sur l'organisation douanière chez les romains surtout à l'époque du Haut Empire.- Bruges, Detempel. I949.

24) DELASSUS (C).- La personnalité civile des sociétés et des associations en droit romain et en droit français.-Dunkerque, I892.

24) DUBOIS (C).- Pouzzoles antique, histoire et topographie.- Paris, I907.

25) GSELL (S).- Cherchel antique, Iol-Caesaria.- Alger. S.D.

26) GSELL (S).- Histoire ancienne de l'Afrique du nord.-Osnabrük, Otto Zeller Verlag, I972-I977.

27) HEURGON (J).- Rome et la Méditerranée occidentale jusqu'aux guerres puniques.- Paris, I969.

28) HOMO (L).- Le siècle d'or de l'Empire romain.- Paris, I947.

29) HOMO (L).- L'Italie primitive et le début de l'Empire romain.- Paris, I953.

30) HUS (A).- Les Etrusques et leur destin.- Paris, I980.

3I) HUVELIN (P).- Etudes historiques de droit commercial romain.- (Histoire externe-Droit maritime) ; Paris, Sirey, I929.

32) Jodin (A).- Les établissements de JUBA II aux îles purpuraires. (Mogador), Tanger, I967.

33) JULIEN (C.A.).- Histoire de l'Afrique du nord, des origines à la conquête arabe.- Tome : I, S.N.E.D., I978.

34) KELLER (W).- Les Etrusques.- Paris, I976.

35) LAMOSSE (M).- Histoire du commerce.- Tome : I, Le commerce de l'ancien monde jusqu'a la fin du XVème siècle. Copyright,I950.

36) LAPEYRE (G.G.), PELLEGRIN (A).- Carthage latine et chrétiènne. Paris, I950.

37) LAPEYRE (G.G.), PELLEGRIN (A).- Carthage punique, 3I4-I46 av. J.C.- Paris, I942.

38) LASSERE (J.M.).- Ubique Populus. Peuplement et mouvement de population dans l'Afrique romaine de la chute de Carthage à la fin de la dynastie des Sévères(146 ac-235 pc).- Paris, 1977.

39) LEFEBVRE DES NOETTES (Ct).- De la marine antique à la marine moderne.- Paris, Collin, 1935.

40) LEGER (A).- Travaux publics, les mines et la métallurgie au temps des romains.- Paris, 1875.

41) LOUIS (P).- Le travail dans le monde romain.- Paris, 1912.

42) MARTIN (J.P.).- Le siècle des Antonnins.- P.U.F. 1977.

43) MOMMSEN (T).- Histoire romaine.- Tome : I, III, Paris, 1865.

44) MOSCATI (S).- L'épopée des Phéniciens.- Traduit de l'Italien par Carlo Sala et revu par Pierre Arcelin ; 1971.

45) PICARD (C.G.).- Castellum Dimili.- Paris, 1947.

46) PICARD (C.G.).- La civilisation de l'Afrique romaine.- Paris, 1959.

47) PICARD (C.).- Carthage.- Paris, 1951.

48) PIGAGNIOL (A).- Histoire de Rome.- P.U.F., 6ème éd. 1977.

49) PONSICH (M), TARRADEL (M).- Garum et industrie antique de salaison dans la Méditerranée occidentale.- Paris, 1965.

50) REYGASSE (J.B.).- Histoire des associations, leur régime public, leur personnalité civile en droit romain et en droit français.- Toulouse, 1890.

51) ROUGE (J).- Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain.- Paris, 1966.

52) ROUGE (J).- La marine dans l'antiquité.- Paris, 1975.

53) ROUGE (J), PICARD (C.G.).- Textes et documents relatifs à la ...e économique et sociale dans l'Empire romain 31 av. J.C.- 225 ap. J.C. .- Paris, 1969.

54) SALAMA (P).- Les voies romaines de l'Afrique du nord.- Alger, 1951.

55) SEMPERE (H).- Les ports et la vie maritime dans l'Afrique du nord, de Carthage à Tanger... .- Alger, 1957.

56) SERRIGNY (D).- Droit public et administratif romain, ou institutions politiques, administratives et sociales de l'Empire romain du IV siècle au VI siècle (de Constantin à Justinien).- Tome : I,II. Paris, M DCCC LXII.
57) SZLECHTER (E).- Le contrat de société en Babylonie, en Grèce et à Rome.- Paris, I947.
58) TISSOT (C).- Géographie comparée de la province romaine d'Afrique.- Tome : I ; Paris, I884.
59) TOUTAIN (J).- L'économie antique.- Paris, I927.
60) TOUTAIN (J).- Les cités romaines de la Tunisie, essai sur l'histoire de la colonisation romaine dans l'Afrique du nord.- Paris, I896.
6I) VARS (J).- L'art nautique dans l'antiquité et spécialement chez les Grècs d'après Brensing.- Paris, Klincksieck, I887.
62) VON HAGEN (W).- Les voies romaines.- I967.
63) WAITZING (J.P.).- Etude historique sur les corporations professionnelles chez les romains depuis les origines jusqu'a la chute de l'Empire d'occident.- Tome : I et II ; Louvain,I896.
64) WALLON (H).- L'histoire de l'esclavage dans l'antiquité.- Paris, I879.

ب : المقـــــالات.

I) ACADEMIE DES INSCRIPTIONS ET BELLES LETTRES, Comptes rendus des séances de l'année I85I. Note n°I, p.74.
2) ALLAIS (Y).- " Les greniers publics de Djemila (Cuicul) ", Revue Africaine ;
3) AYMARD (A).- " Les premiers traités entre Rome et Carthage", Revue des études anciennes, IV Série, L IX , I957.

4) BARADEZ (J).- " Le port marchand de Carthage ", comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles Lettres, 1954.

5) BOURGAREL-MUSSO (A).- " Recherches économiques sur l'Afrique romaine. ", Revue Africaine, Tome : I ; 1934.

6) CAGNAT (R).- " L'annone d'Afrique. ", extrait des mémoires de l'Académie des Inscriptions et Belles Lettres, Tome : XL, Paris, 1915.

7) CARCOPINO (J).- " L'inscription de Aïn El Djamala, contribution à l'histoire des saltus africains et du colonat partiaire." ; Mélanges d'Archéologie et d'Histoire, XXVIème année ; 1906.

8) CARRIE (J.P.).- " La distribution alimentaire dans les cités de l'Empire tardif. " , Mélanges de l'école française de Rome, Tome : 87 , Fascicule (12), 1975.

9) CARTON (Dr).- " Note sur la topographie des ports de Carthage." Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles Lettres. 1910.

10) CASSON (L).- " The role of the State in Rome's grain trade. ", American Academy in Rome. 1980.

11) CINTAS (P).- " Tarsis - Tartessos - Gades. ", Semetica, XVI, 1960.

12) COLOZIER (E).- " Une statuette étrusque au musée du Bardo à propos du Larraine d'Aupulée. ",Mélanges d'Archéologie et d'Histoire, Ecole Française de Rome. Tome : L XVI, 1952.

13) COLOZIER (E).- " Les Etrusques et Carthage. " Mélanges d'Archéologie et d'Histoire, Ecole Française de Rome . T. L XV, 1953.

14) COURTOIS (C).- " Les politiques navales dans l'Empire romain." Revue Historique. CL XXII, 1939.

15) DE FONTENU (A).- " Discours sur Isis adorée chez les Suèves sous la figure d'un navire avec quelques remarques sacrées chez les anciens. " , Histoire de l'Académie Royale des INscriptions et Belles Lettres. Tome : V, M DCC XXIX.

I6) DE SAUSSURE (H).- " De la marine antique à la marine moderne.", Revue Archéologique , 6ème série, T.IX. Janv.-Fev. I937.

I7) DERMON (J.P.).- "Note sur le tarif de Zaraï.",Les Cahiers de Tunisie ; N° 47-48, Ière année, I964.

I8) DESJACQUES (J), KOEBERLE (P).- " Mogador et les îles Purpuraires." ; Herperis ; Tome : XLII, I952.

I9) DEVILLE FOSSE (H).- "La mosaïque de Narbonnais à Ostie." , Bulletin Archéologique du Comité des Travaux Historiques et Sientifiques. I9I8.

20) DUBOIS (C).- " Cultes et Dieux de Pouzzoles. ", Mélanges d'Archéologie et d'Histoire. XXIIème année, I902.

2I) DUBOIS (C).- " Observation d'un passage de Vitruve , V,I2. ", Mélanges d'Archéologie et d'Histoire. XXIIème année, I902.

22) DUPONT (A).- " L'inscription punique découverte à Pyrgi (Italie)." ; Journal Asiatique. Tome : CCLII, fascicule : 3, I964.

23) DUVAL (P.M.).- " La forme des navires d'après la mosaïque d'Althiburus.", Mélanges d'Archéologie et d'Histoire. Tome : LXI, I949.

24) DUVAL (P.M.).- " Du navire grèc au navire romain.", Mélanges d'Archéologie et d'Histoire. C. Picard, P.U.F. , 6ème série, Tome : XXXI et XXXII, I949.

25) FOUCHER (L).- "Projet d'enquête sur les ports de la Byzacène au début du III siècle." , Cahiers de Tunisie, Revue des Sciences Humaines. N°45-46, I2ème année, I964.

26) FOURNIER .- " Plombs antiques.", Revue Africaine.T.IX.

27) GATTEFOSSE (J).- " La pourpe gétule, invention du roi JUBA de Maurétanie.", Herperis. Tome : XLIV, I957.

28) GRIMAL (P), MONOD (T).- " Sur la véritable nature du Garum." , Revue des Etudes Anciennes. , Tome : LIV; I952.

29) GSELL (S).- "Tipasa, ville de Maurétanie." ; Mélanges d'Archéologie et d'Histoire. XIVème année, I894.

30) GSELL (S).- " Esclaves ruraux dans l'Afrique romaine. ", Mélanges Glotz. Tome : I, P.U.F. 1932.

31) HATT (J.J).-"Importations gallo-romaines à Cherchel." Libyca, VII, 2ème semestre, 1960.

32) HERBER (J), DAVID (Dr).- " La pourpe de gétulie." , Herperis, Tome : 25, 1938.

33) LACROIX (F).- " Afrique ancienne." Revue Africaine, 13ème année, N°73, Janvier 1869.

34) LECOQ (A).- "Le commerce de l'Afrique romaine.", Société de Géographie et d'Archéologie de la province d'Oran. T.XXXII , 1912.

35) LEFEBVRE DES NOETTES (Ct).- " Les nefs médiévales contre les galères antiques au siège de Constantinople en 1453, contribution à l'histoire du gouvernail." La revue de Paris ;Tome : V, Sept.-Oct. 1933.

36) LE GALL (J).- " Un modele réduit du navire marchand romain. ", Mélanges C. Picard , 6ème série, Tome : XXXI, Paris, 1949.

37) LE GLAY (M).- "A la recherche d'Ikosium.", Antiquité Africaine. 1968.

38) MOREL (J.P.).- " Céramique à vernis noir du Maroc.", Antiquité Africaine ; Tome : II, 1968.

39) PALLOTINO (M).- " Les relations entre les Etrusques et Carthage du VII au III siècle av.J.C. Nouvelles données et essai de périodisation." , Cahiers de Tunisie, N°44, Tome : XI, onzième année, Tunis, 1963.

40) PERKINS (J).- " Tripolitania and the marble trade.", The journal of Roman studies ; Volume : XLI, 1951.

41) PICARD (C).- " Néron et le blé d'Afrique. ", Cahier de Tunisie, 2ème trimestre, n°14, 4ème année, 1956.

42) PIGEONNEAU (H).- " L'annone romaine et les corps des naviculaires, particulièrement en Afrique.", Revue de l'Afrique française et des antiquités africaines. Tome : IV, 5ème année, 1886.

43) RICKMAN (G.E.).- "The grain trade under the roman empire.", American academy of Rome. 1980.
44) ROGER (D).- " Tartessos, l'océan homérique et les travaux d'Hercule. ", Revue Historique, 84ème année, T. CCXXIV, 1960.
45) ROUGE (J).- " La navigation hivernale sous l'Empire romain. ", Revué des Etudes Latines. Tome : LIV, 1952.
46) ROUGE (J).- " Prêt et société maritime. ", Mémoire of the American Academy in Rome, Volume : XXXVI, 1980.
47) SAINT-DENIS (E).- " Mare Clausum. ", Revue des Etudes Latines, XXV, 1947.
48) TEXIER (M).- " Memoire sur les ports situés à l'embouchure du Tibre : le port de Claude, le port de Trajan. ", Académie des Inscriptions et Belles Lettres, Comptes rendus des séances de l'année 1857.

الفهارس

فهرس الاشخاص
فهرس الشعوب والقبائل
فهرس الاماكن والمدن
فهرس المصطلحات المختلفة

أولا : فهرس الاشخاص

— م —

— ن —

— هـ —

— ى —

ثانيا: فهرس الشعوب والقبائل

ـ أ ـ

ثالثا: فهرس الاماكن والمدن

- أ -

ـ ب ـ

ـ ت ـ

ـ ج ـ

رابعا : فهرس المصطلحات المختلفة

— م —

— ن —

المختصرات :

- Antiquités Africaines; . . . . : Ant Afr.
- Bulletin Archéologique du Comité des Travaux Historiques et Scientifiques. . . . . : BCTH.
- Les Cahiers de Tunisie. . . . .: CT.
- Comptes Rendus de l'Académie des Inscriptions et des Belles-Lettres. . . . . : CRAI.
- Journal of Roman Studies (The). . . . . : JRS.
- Histoire Ancienne de l'Afrique du nord . . . . : H.A.A.N.
- Mélange d'Archéologie et d'Histoire . . . . : MAH.
- Mélange d'Archéologie et d'Hitoire de l'Ecole Française de Rome. . . . .: MEFRA.
- Revue Africaine. . . . . : RAf.
- Revue d'Archéologie . . . . : RA.
- Revue des Etudes Anciennes. . . . .: REA.
- Revue des Etudes Latines . . . . : REL.
- Revue Historique. . . . .: RH.

محتوى البحث

القسم الثاني

وسائل التجارة

تصـــــويـــــبـــــات

الصفحة	السطر	الخطـــــأ	الصـــــواب
و	12	ساعدني	أغادني
ي	4	عرفت عذه الظاعرة بكلمة انونة	عرفت عذه العملية باسم الانونة
2	6	اتعرف	اتعرض
12	1	عقد اتفاقية مع صلح هذا الملك	عقد اتفاقية صلح مع هذا الملك
15	6	الى بيوليوس	الى بومبيوس
16	7	قبل ق.م وبعدها	قبل القرن الاول الميلادي وبعده
92	12	مما سبق ان عذا القانون	ونستنتج مما سبق ان هذا القانون
105	10	با اوستيا	بأوستيا
174	5	داستيا	داسيا